

LA MAQUINA Y LA HISTORIA

PERFILES AERONAUTICOS

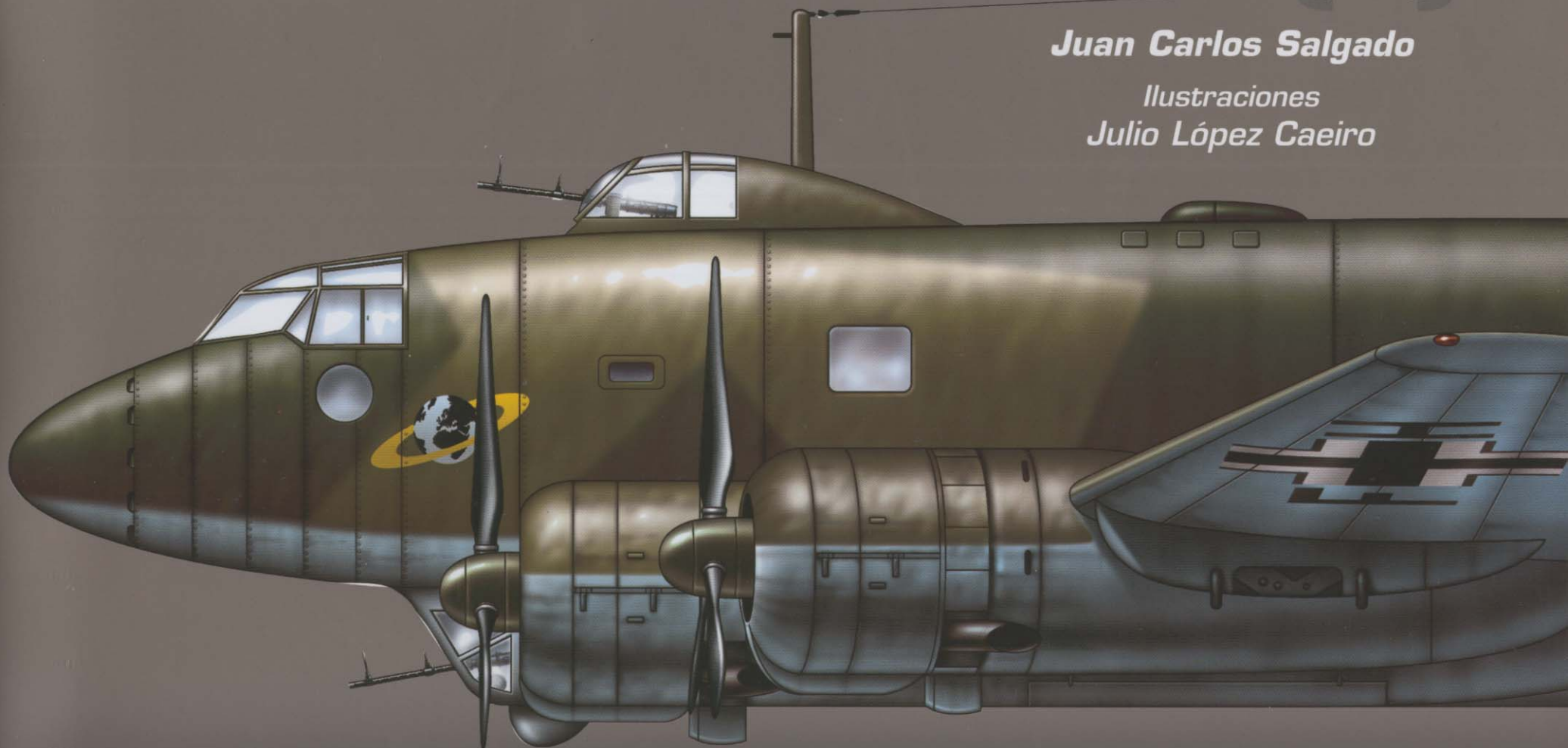
4

FOCKE WULF Fw 200 «CONDOR» (I)

Juan Carlos Salgado

Ilustraciones

Julio López Caeiro



ENTRE DE LLENO EN LA HISTORIA DE LA AVIACIÓN MILITAR



La Enciclopedia de la Aviación Militar Española le descubrirá todo lo que algún día quiso saber sobre nuestra aviación militar y nadie le pudo contar. Historias de aviones, biografías de aviadores, fotografías inéditas, planos a tres vistas, soberbios perfiles a todo color con diferentes esquemas de camuflaje, cortes esquemáticos de los aviones más representativos, detalles de emblemas de unidades, personales, etc...

Una magnífica colección compuesta por 160 fascículos, de 20 páginas cada uno, con el estudio, uno por uno, de más de setecientos aviones diferentes, analizados con profundidad y rigor por los mejores especialistas en la materia.



**GRATIS
PARA LOS
SUSCRIPTORES**

*Carpeta para
archivar las
láminas
coleccionables*

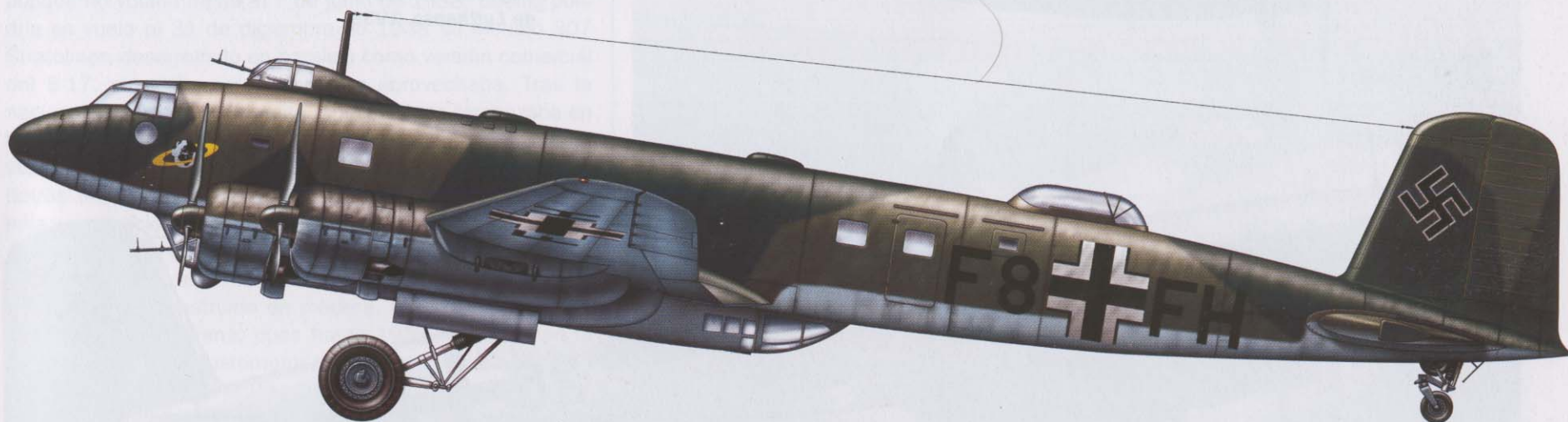
FOCKE WULF Fw 200

«CONDOR»

Juan Carlos Salgado

*Ilustraciones
Julio López Caeiro*

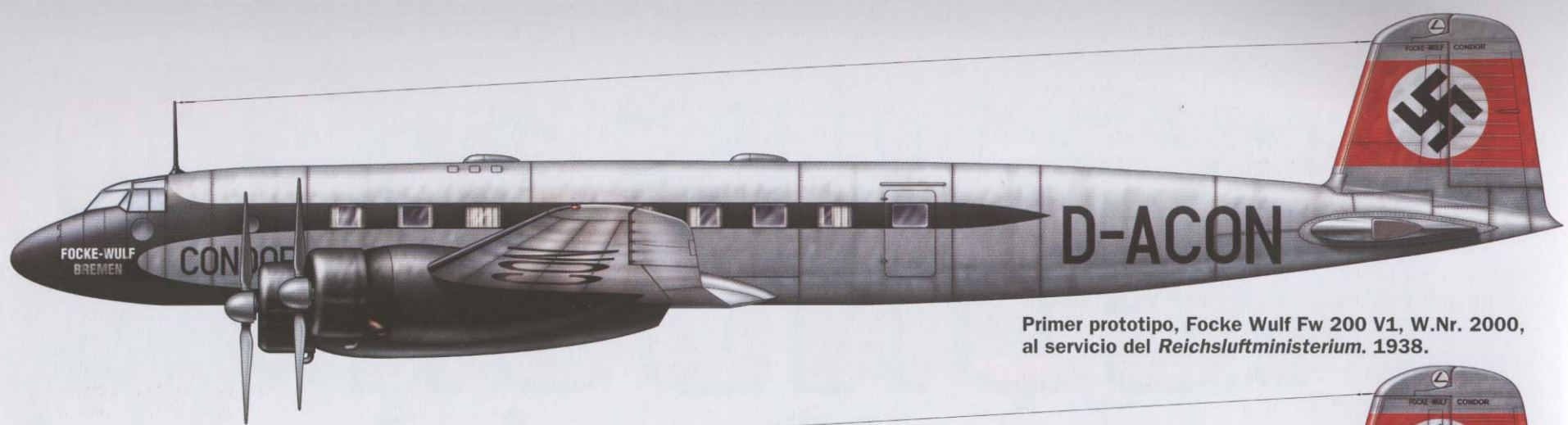
*Traducciones
Paz Prieto Carreira*



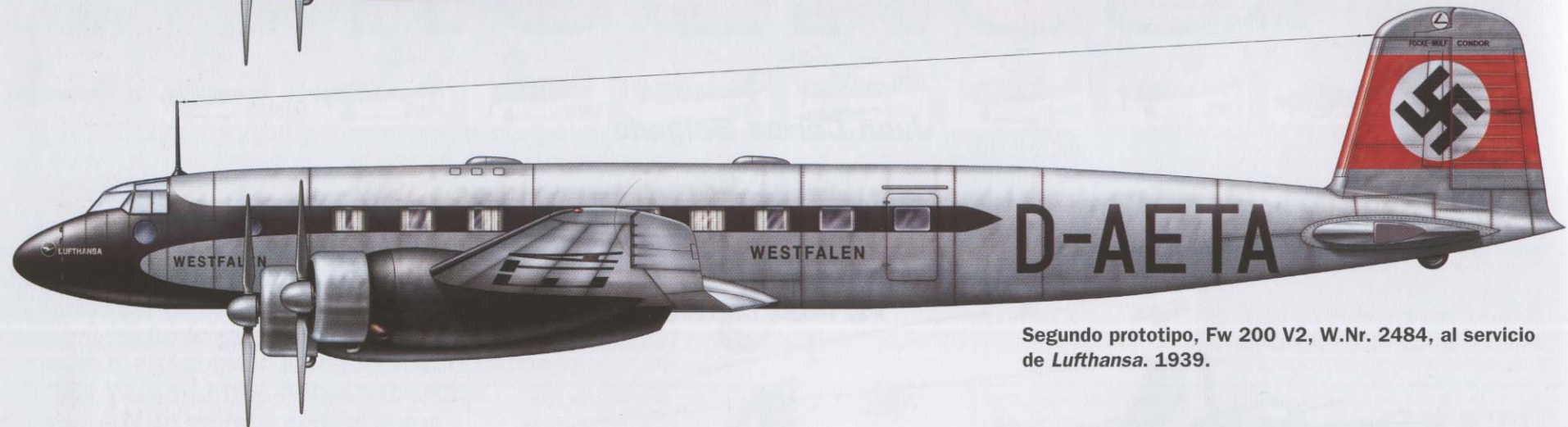
**QUIRON
EDICIONES**

PERFILES AERONAUTICOS

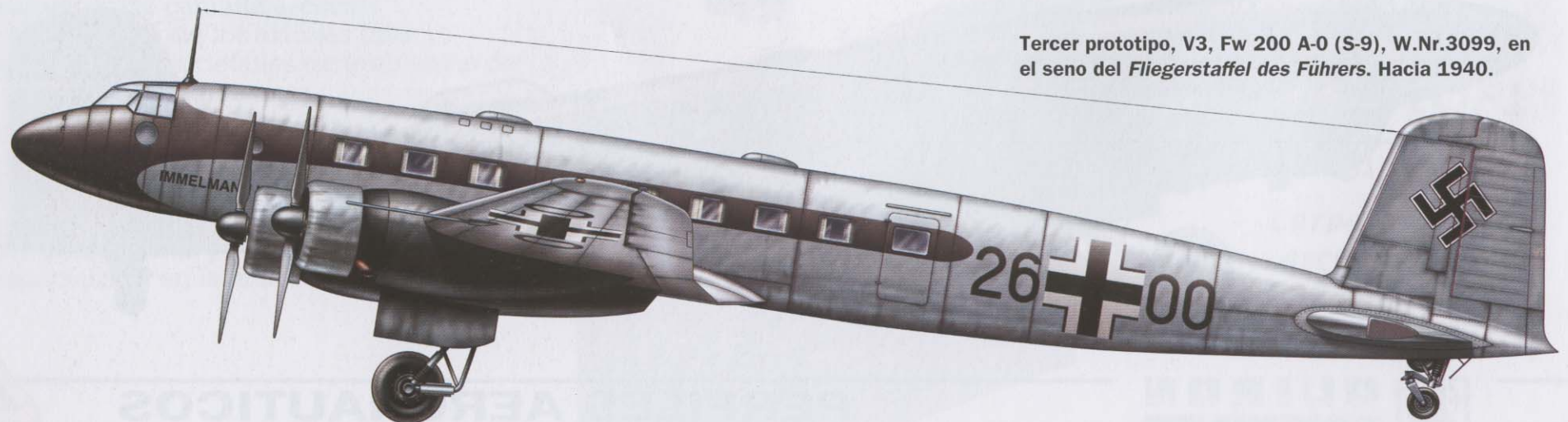
4



Primer prototipo, Focke Wulf Fw 200 V1, W.Nr. 2000, al servicio del Reichsluftministerium. 1938.



Segundo prototipo, Fw 200 V2, W.Nr. 2484, al servicio de Lufthansa. 1939.



Tercer prototipo, V3, Fw 200 A-0 (S-9), W.Nr.3099, en el seno del Fliegerstaffel des Führers. Hacia 1940.

Orígenes

Muchos aviones en la historia aeronáutica han sido calificados de *míticos*, pero una de las acepciones de este adjetivo sirve para referirse a un relato desfigurado. Dos acepciones de la palabra pueden combinarse aplicadas al Focke Wulf Fw 200 *Condor*: un avión extraordinario cuya historia está bastante fabulada. Es mérito del historiador aeronáutico alemán Günther Ott haber restablecido la verdad de los orígenes de este aparato, aunque por desgracia otros autores, desconocedores de su obra, sigan repitiendo versiones noveladas. Pero como los documentos cantan, diremos que la razón original para la creación de este aparato radicaba en la necesidad de *Lufthansa* de mantenerse al día en la carrera tecnológica, pues el trimotor Junkers Ju 52, que había dominado la aviación comercial europea desde comienzos de los años 30, empezaba a tener una seria competencia de origen americano en la forma de los bimotores Douglas DC-2 y sobre todo el insuperable DC-3.

Si el año 1936 pasó a la historia como fecha del comienzo de la guerra de España, acontecimiento que, entre otras consecuencias, trajo grandes cambios en la concepción de la aviación militar, en el campo de la aviación civil sentó las bases para el nacimiento de los aviones cuatrimotores comerciales terrestres. Así, Douglas empezaba a estudiar las características del sustituto del DC-3, el DC-4E, aunque no volaría hasta el 7 de junio de 1938. Boeing pondría en vuelo el 31 de diciembre de 1938 su Modelo 307 Stratoliner, desarrollado en paralelo como versión comercial del B-17, cuya ala, cola y motores aprovechaba. Tras la nacionalización de su empresa, Marcel Bloch comenzaba en Francia el estudio de su M.B. 161, que volaría por primera vez en setiembre de 1939. Gran Bretaña iba un poco por detrás en esta carrera, pues su único cuatrimotor de ala baja en servicio antes de la guerra, el De Havilland DH.91 *Albatros*, volaría por primera vez el 20 de mayo de 1937: un hermoso avión que en realidad no entra en la misma categoría, al estar construido en madera. Igualmente atrasada iba la industria italiana, pues hasta 1938 no pensó en la construcción de un cuatrimotor metálico de ala baja con tren de aterrizaje retráctil, el Piaggio P.108C, que se desarrollaría paralelamente a la versión militar P.108B. Ninguno de los dos volaría antes del comienzo de la guerra mundial. Rusia y Japón ni siquiera se planteaban resolver por cuenta propia esta necesidad.

No era intención de *Lufthansa* emplear aviones terrestres para los vuelos transoceánicos, pues para ello confiaba en los proyectos de hidroaviones Dornier Do 20, Heinkel He 120 y Blohm und Voss BV 222. Sin embargo, ya desde 1933 la aerolínea consideró el uso de aviones cuatrimotores terrestres en las líneas de medio alcance, pensando en la adaptación del bombardero Junkers Ju 89, que haría su primer vuelo el 11 de abril de 1937. Este proyecto acabaría materializándose en un avión comercial producido en serie, el Junkers Ju 90. Menos interés en el desarrollo de cuatrimotores comerciales mostraría aún la casa Dornier, a quien *Lufthansa* propuso desarrollar paralelamente al bombardero Dornier Do 19 (que voló por primera vez el 18 de octubre de 1936) una versión civil, propuesta que no recibió mucha atención por parte del constructor.

Ante el avance de la competencia americana, en 1936 el RLM, el Ministerio del Aire alemán, hizo una propuesta de diseño de un cuatrimotor de transporte. Conocedora de dicha oferta, Junkers presentó dos prototipos de su modelo Ju 90. Y aquí es donde entra una empresa constructora que hasta entonces sólo había fabricado en serie pequeñas cantidades de aviones de tres a diez plazas para *Lufthansa*, los A 17, A 29 y A 38, pero que pronto entraría en la fabricación en gran serie de aviones para la *Luftwaffe*: la Focke-Wulf de Bremen, fundada por Heinrich Focke y Georg Wulf. Sus pri-

El Fw 200 V1 únicamente con la imprimación y ni tan siquiera una matrícula provisional prueba sus motores en Cotbus, entre julio y setiembre de 1937. (Ott)

Fw 200 V1, W.Nr. 2000, just in primer and not even with a provisional registration, photographed at Cotbus, between July and September 1937. (Ott)



Izquierda: Ahora ya pintado y matriculado como D-AERE, el V1 realiza sus pruebas de vuelos provisto de una sonda de instrumentación en el morro en el último trimestre de 1937 o cominezos de 1938. (Ott)

Now painted and registered D-AERE, the V1 in flight trials in the last quarter of 1937 or early 1938. (Ott)

Derecha: El Fw 200 V2, W.Nr. 2484, D-AETA «Westfalen» en el aeropuerto de Bromma, Estocolmo. (Widfeldt, Air Historic Research AB)

Fw 200 V2, W.Nr. 2484, D-AETA «Westfalen» at Bromma airport, Stockholm. (Widfeldt, Air Historic Research AB)



meros aviones de gran éxito serían el biplano de entrenamiento básico Fw 44 *Stieglitz* y el bimotor de transporte ligero y entrenamiento de artilleros Fw 58 *Weihe*. Participando en los concursos a los que concurrían los Messerschmitt Bf 109 y Bf 110, adquiriría mayor experiencia en la construcción metálica y por ello se animó a presentar dos ejemplares de un prototipo cuatrimotor para la propuesta del RLM. Se trataba de un avión para veinticinco pasajeros y cuatro tripulantes, con motores BMW 132 G, que le permitirían disfrutar de una autonomía de 1.200 km y alcanzar una velocidad de 300 km/h. Los dos ejemplares recibirían los W.Nr. (Werknummer o número de serie) 2000 y 2484. El 13 de agosto de 1936 se firmaba el precontrato con el ministerio, que aún no estaba totalmente convencido de las capacidades de la empresa para afrontar semejante reto. Sin embargo, el día 1 de ese mes ya se habían determinado con *Luft-hansa* los plazos del primer vuelo de los prototipos: deberían estar en el aire antes de agosto de 1937, mientras que el ministerio daba un plazo algo más largo, hasta noviembre para el primer prototipo y antes de febrero de 1938 para el segundo.

Manos a la obra

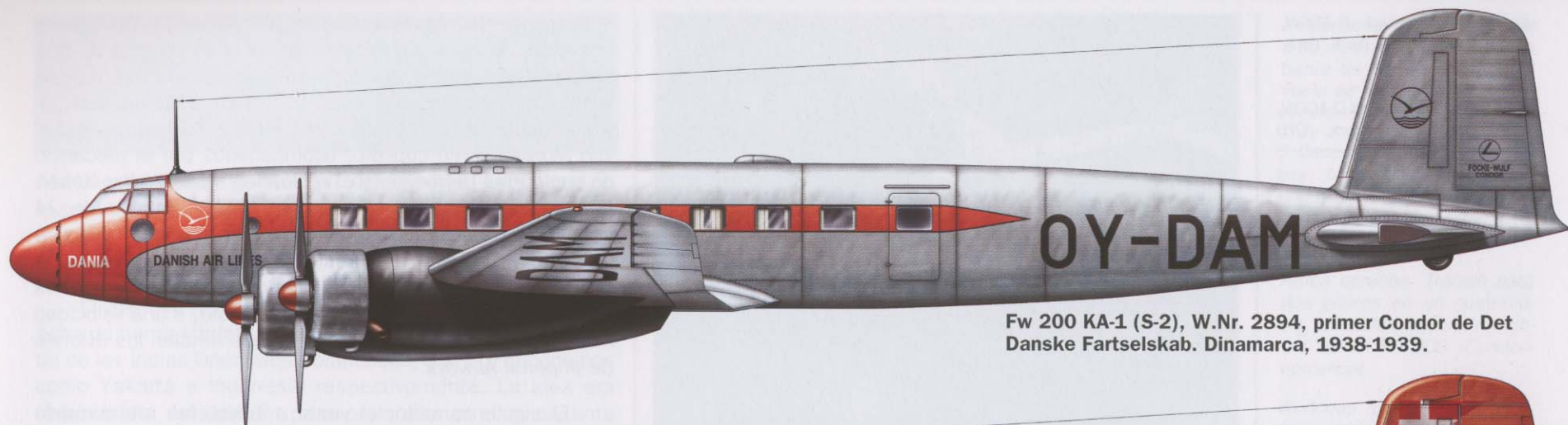
Kurt Tank y Wilhelm Bansemir, el jefe del proyecto, se pusieron a trabajar rápidamente en el diseño, para el cual solicitaron al ministerio la designación de tipo Fw 200 y el nombre de *Condor*. La leyenda dice que Tank escogió ese nombre inspirándose en la gran envergadura del avión. La mayoría de los planos estaban listos en enero de 1937 y el V1 W.Nr. 2000 estaba ya completo el 19 de julio. Los motores escogidos fueron los Pratt & Whitney *Hornet* de 875 hp, que accionaban hélices bipalas VDM-Hamilton. El gran día llegó el 6 de setiembre y el primer *Condor* alzó el vuelo a los



mandos del propio Tank, acompañado por Hans Sander. El 27 de noviembre, los dos prototipos, que serían matriculados respectivamente D-AERE y D-AETA, se presentaron juntos en el aeropuerto de Berlín Tempelhof. Noventa vuelos de prueba realizó el primero y sesenta el segundo, durante los cuales se llegó a la conclusión de que los cambios principales necesarios afectaban al carenado de los motores, debido al sobrecalentamiento de los cilindros, y al empenaje, que presentaba una estabilidad lateral deficiente, fallos que no eran muy graves si se tiene en cuenta la presteza de todo el proyecto. Corregidos estos defectos, se fue venciendo el escepticismo de *Lufthansa*, que, no obstante, el 5 de abril ya había encargado tres aviones de serie, con los W.Nr. 2893 a 2895, pedido incrementado en otros tres aparatos el 9 de diciembre, con los W.Nr. 2993 a 2995. Focke-Wulf había ganado la primera etapa de la carrera frente al Ju 90 de Junkers.

Focke-Wulf se confrontaba a la paradoja de construir los primeros seis aviones de serie cuando aún se estaban introduciendo cambios en los prototipos. De hecho un cambio radical se produjo con el aumento del aflechamiento de los semiplanos exteriores, que se aplicó primero a los aviones de la primera serie, que recibiría la designación Fw 200 A-0, y en retrospectiva a los prototipos V1 y V2 que vieron así sus alas modificadas. El primer avión de serie fue el W.Nr. 2893 S1 (por *Serienflugzeug* o avión de serie), matriculado D-ADHR y bautizado «*Saarland*».

El V1 D-AERE «*Brandenburg*» realizó el primer vuelo con *Lufthansa* el 6 de febrero de 1938, siendo devuelto al fabricante para introducir mejoras. El V2 D-AETA, bautizado «*Westfalen*», voló el 6 de mayo de 1938 por primera vez con



Fw 200 KA-1 (S-2), W.Nr. 2894, primer Condor de Det Danske Fartselskab. Dinamarca, 1938-1939.



Fw 200 KA-1 (S-4), W.Nr. 2993, segundo esquema de neutralidad. Dinamarca, 1939-1940.



Fw 200 KA-1 (S-2), W.Nr. 2894, primer esquema de neutralidad. Dinamarca, 1939-1940.

El V1, rematriculado D-ACON, se aproxima a Nueva York. (Ott)

V1, now re-registered D-ACON, approaching New York. (Ott)



la compañía, que empezó a realizar vuelos de prueba a los países bálticos y a Holanda, Bélgica e Inglaterra, en preparación de la entrada en servicio del nuevo aparato en sus líneas europeas. Mientras tanto, su fama ya había trascendido las fronteras y la compañía danesa D.D.L., *Det Danske Luftfartsselskab*, encargaba dos aparatos el 5 de marzo de 1938, que serían sacados del precontrato de *Luft-hansa*, concretamente los W.Nr. 2894 y 2993.

Los vuelos de marca

Típica estrategia de venta, el siguiente paso consistiría en lanzarse a los vuelos de marca que darían mucha publicidad. El primero de ellos fue el viaje Berlín-El Cairo-Berlín, con escala en Salónica, por el D-ADHR «*Saarland*», que se preveía realizar en 24 horas, con 21 ocupantes, saliendo el 27 de junio de 1938, pilotado por Kurt Tank. La ida se realizó en 10 horas y 21 minutos a 305 km/h, pero la vuelta fue más accidentada, pues sufrió un fallo en la rueda de cola en Salónica y no pudo cumplirse el plazo previsto. El siguiente proyecto era un vuelo que cubriría todo el planeta y que habría de realizar el D-AERE, el cual sería rematriculado D-ACON y dejaría de llevar el nombre «*Brandenburg*». El avión recibió depósitos de combustible en la cabina de pasaje, aligerándose de todo material superfluo, y comenzó a hacer vuelos de prueba entre el 4 y el 18 de julio. El plan para el vuelo de marca sería en dirección oeste, con etapas en Nueva York, Honolulu y Tokio a la ida y regreso por el sudeste asiático. Pero el proteccionismo de la política americana, que ponía todas las trabas posibles a la competencia de la industria aeronáutica alemana, impidió que se

autorizaran los planes de vuelo allí donde EE.UU. tuviera influencia. El vuelo sin escalas desde el aeropuerto de Staken en Berlín al aeropuerto Floyd Bennet en Nueva York se llevó a cabo entre el 10 y el 11 de agosto, a los mandos del comandante de *Lufthansa* Alfred Henke y el barón Rudolf von Moreau como copiloto, acompañados por el mecánico de vuelo Paul Dierberger y el radiotelegrafista Walter Kober. El tiempo invertido en recorrer los 6.371 km fue de 24 horas, 36 minutos y 12 segundos a una velocidad media de 263 km/h. El vuelo de regreso fue más breve, como es de costumbre hacia el este, empleando 19 horas, 55 minutos y 1 segundo, entre el 13 y el 14 de agosto, a una velocidad media de 330 km/h, el doble de la que rendían los aviones de *Imperial Airways*.

El siguiente salto, el vuelo a Tokio, fue interrumpido temporalmente por la crisis de los Sudetes, por cuya razón el D-ACON regresó a Alemania y fue movilizado para servir como transporte del *Lehrgeschwader* (ala de entrenamiento) de Jüterborg. Superada la crisis política de la forma que todos sabemos, en octubre se planeó el nuevo vuelo de marca a Tokio, despegando de Tempelhof el 28 de noviembre, con la misma tripulación del vuelo a Nueva York, y llevando de pasajeros a dos empleados de Focke-Wulf, Georg Kohne y Heinz Junge. Tras efectuar escalas en Basora, Karachi y Hanoi, el D-ACON aterrizó en el aeropuerto de Tachikawa en Tokio el 30 de noviembre, estableciendo una marca Berlín-Tokio de 46 horas, 18 minutos y 19 segundos a una velocidad de 192 km/h, reconocida por la FAI. Y como resultado crematístico para Focke-Wulf, el 17 de diciembre Japón firmaba un contrato por cinco aviones para la compañía

El 11 de agosto de 1938, El D-ACON despegó a las 09.02 del aeropuerto Floyd Bennet de Nueva York en el regreso a Berlín de su épico vuelo de récord. (Lufthansa).

09.02 am on 11 August 1938. D-ACON takes off from Floyd Bennett Field airport in New York, back to Berlin on its epic record flight. (Lufthansa)





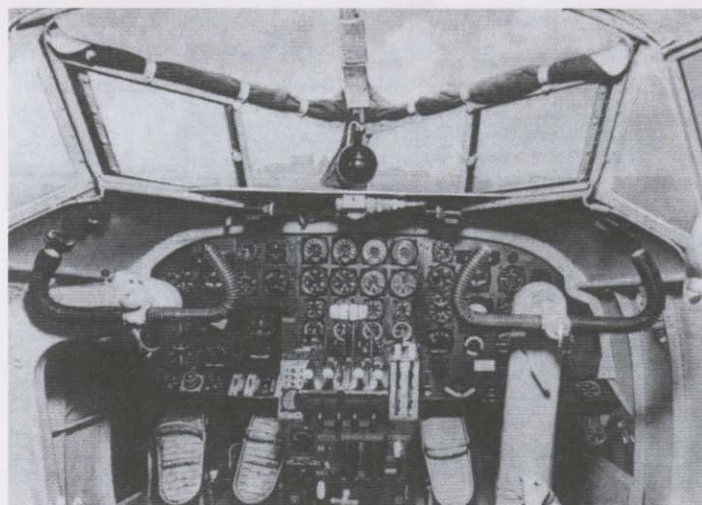
Manchurian Airways de Mukdén, que deberían entregarse en la primavera de 1940. De nuevo, la firma de Bremen volvía a batir a Junkers en su propio terreno, pues este fabricante ya tenía buenos clientes en el país asiático.

El vuelo de regreso, emprendido el 5 de diciembre, acabaría de forma abrupta en Manila, de camino a Batavia, capital de las Indias Orientales Holandesas, que hoy conocemos como Yakarta e Indonesia respectivamente. La idea era regresar vía Amsterdam para promocionar el avión ante KLM, pero en una de las averías típicas que años después sufrirían sus homólogos militares, fallaron los dos motores de estribor. En teoría el avión era capaz de volar casi una hora en esas condiciones, pero no lo consiguió, aunque Henke realizó un amaraje tan perfecto a escasos metros de una playa que nadie resultó herido de gravedad y de hecho el avión sufriría más daños en las operaciones de rescate que en la propia toma, sin posibilidades de reparación. Tank le echó la culpa del fallo a Henke, pero éste fue absuelto de toda responsabilidad por la comisión de investigación. No obstante, KLM perdió todo interés por el avión y retiró su opción de compra de nueve aparatos.

Arranca la producción en serie

El 31 de mayo de 1938, *Lufthansa* presentaba la propuesta de adquisición en firme de seis aparatos de la serie A-0, pedido que el 14 de julio crecía con otros ocho aviones de la serie B. La entrega de los dos A-0 de DDL estaba prevista para el 15 de junio y el 15 de setiembre de 1938. Sin embargo, los pedidos del extranjero no crecían al ritmo deseado y la propia Focke-Wulf tuvo que quedarse con el W.Nr. 3099, construido por su cuenta y riesgo como prototipo V3 de la serie A-0 y numerado S-9 dentro de dicha serie, ya que las compañías estaban más interesadas en los aviones de la nueva serie B. De modo que se lo ofreció a *Luft-hansa*, proponiendo reducir a siete ejemplares el segundo pedido. La aerolínea aceptó quedarse con un nuevo avión de la serie A-0, pero éste sería el W.Nr. 3324.

Al mismo tiempo, el propio gobierno del *Reich* demostró su interés por el aparato, encargando dos ejemplares



para su propio uso o, más exactamente, uno de ellos para uso personal de Adolf Hitler y el otro como avión de reserva. Y precisamente ese sería el destino del W.Nr. 3099, ofrecido a *Lufthansa* en sustitución del desafortunado V1. Mientras tanto, había recibido la matrícula D-ARVU y el nombre «Ostmark». El segundo avión escogido sería el W.Nr. 3098, matriculado D-ACVH «*Grenzmark*», también retirado del pedido de *Lufthansa*.

Más adelante, el W.Nr. 3099, que fue equipado con un asiento blindado, dotado con paracaídas y una trampilla en el suelo para que el *Führer* pudiera abandonarlo de forma casi automática en el caso de que el avión fuera alcanzado, recibió la matrícula D-2600 y el nombre «Immelmann III» y pasó

Arriba izquierda: Así acabó el 5 de diciembre de 1938 en la bahía de Cavite, Manila, el vuelo de regreso de Japón a Alemania del D-ACON. (Ott)

5 December 1938 at Cavite bay, Manila. This was the end of D-ACON's return flight from Japan to Germany. (Ott)

Arriba derecha: Trabajo para dos pilotos en un cuatrimotor, el tablero de instrumentos de un Fw 200 «Condor» comercial.

Workload for two pilots in a four-engined aircraft, the instrument panel of a commercial Fw 200 «Condor».

Abajo: El aspecto moderno de la cabina de pasaje de un «Condor» es indiscutible aún hoy en día.

The Condor's passenger cabin still keeps an indisputably modern look nowadays.

Página siguiente, arriba izquierda: Julio de 1939, el *Führer* conversa mientras su piloto personal, el Flugkapitän Hans Baur, comandante del Fliegerstaffel des *Führers* y Obergruppenführer de las SS, a la izquierda, onserva como el Fw 200 S-8 W.Nr. 3098 D-ACVH «*Grenzmark*» empieza a calentar motores para el vuelo.

July 1939, the *Führer* is talking while his personal pilot, Flugkapitän Hans Baur, commander of the Fliegerstaffel des *Führers* and SS Obergruppenführer, on the left, is looking at Fw 200 S-8 W.Nr.3098 D-ACVH «*Grenzmark*» which is running up her engines. (Ott)

Arriba derecha: El Fw 200 KA-1 (S-2), W.Nr. 2894, OY-DAM «Dania», entregado a DDL, en julio de 1938. A partir de mayo de 1940, servirá con B.O.A.C. como G-AGAY «Wolf», hasta julio de 1941. (MAP)

Fw 200 KA-1 (S-2), W.Nr. 2894, OY-DAM «Dania», delivered to Det Danske Luftfartsselskap, DDL, in July 1938. From May 1940 to July 1941, it would serve with B.O.A.C. as G-AGAY «Wolf». Then it got RAF serial number DX177, which it actually never wore because it suffered an accident and was broken up. (MAP)



El Fw 200 KA-1 (S-4), W.Nr. 2993 OY-DEM «Jutlandia», entregado a DDL en noviembre de 1938. (MAP)

Fw 200 KA-1 (S-4), W.Nr. 2993, OY-DEM «Jutlandia», delivered to DDL in November 1938. It kept flying to Germany during the occupation, suffered an accident in 1946 and was subsequently broken up. (MAP)

al inventario del *Fliegerstaffel des Führers*, F.d.F, a partir del 19 de octubre de 1939. El avión de reserva recibiría más tarde el código militar NK+NM y se estrellaría al aterrizar en Orel, Rusia, el 23 de diciembre de 1941, cargado de regalos de navidad del *Führer* para los soldados. El D-2600, que más adelante llevaría el código militar 26+00, sería destruido en tierra por acción enemiga el 18 de julio de 1944.

El prototipo V10, W.Nr. 0001, debería haber sido el patrón de la serie B-1, la cual no llegó a construirse como tal a causa de la guerra. Aunque matriculado D-ASHH y bau-



tizado «Hessen», no llegó a entrar en servicios civiles, siendo entregado a la *Luftwaffe* el 13 de noviembre de 1939. Fue empleado como BS+AF en entrenamiento para vuelo a gran altitud para reconocimiento fotográfico, con base en Oranienburg.

Los aviones de exportación recibirían además una designación de tipo específica identificada con la letra K: así, los dos aviones entregados a DDL serían designados Fw 200 KA-1, los contratados por la compañía finlandesa *Aero O/Y* deberían haber sido los Fw 200 KB-1 (de la serie B) y los encargados por Japón, también de la serie B, deberían haber sido Fw 200 KC-1.

Entrada en servicio

Tras el V2 D-AETA, los dos siguientes aparatos en entrar en servicio comercial fueron el Fw 200 A-0 S-1 W.Nr. 2893 D-ADHR «Saarland» y S-3 W.Nr. 2895 D-AMHC «Nordmark». Las otras novedades fueron la introducción del servicio de azafatas y la cabina de pasaje dividida para fumadores y no fumadores.

Los aviones de DDL, S-2 W.Nr. 2894 OY-DAM «Dania» y S-4 W.Nr. 2993 OY-DEM «Jutlandia», serían entregados el 14 de julio y el 15 de noviembre respectivamente. La filial brasileña de *Lufthansa*, *Syndicato Condor Ltda*, también vería su flota modernizada con dos Fw 200: el S-6 A-06 W.Nr. 2995 D-ASBK «Holstein» y S-7 A-07 W.Nr. 2996 D-AXFO «Pommern», entregados el 14 de agosto y el 29 de julio de 1939 y rematriculados y rebautizados respectivamente PP-CBJ «Arumani» y PP-CBI «Abaitará». Precisamente en el vuelo de entrega del segundo se estableció una nueva marca en el Atlántico Sur, a una velocidad de 271,5 km/h.



Descripción técnica

El fuselaje era semimonocasco compuesto por cuadernas muy próximas entre sí, con cuatro largueros principales con refuerzos y revestimiento metálico con remaches enrasados. El ala, que inicialmente tenía una superficie de 120 m² y 32,97 m de envergadura, reducidas después a 118 m² y 32,84 m respectivamente, estaba dividida en tres secciones: una sección central, que albergaba los motores y depósitos de combustible tras el larguero principal, y dos secciones externas. Se utilizaban dos tipos de combustible, de 87 octanos para el arranque y el despegue y de 80 octanos para el vuelo en crucero. La capacidad normal de combustible era de 2.600 litros. El revestimiento del ala era metálico, a excepción de una zona recubierta en tela tras el larguero principal, y contaba con siete flaps de aleación de magnesio y accionamiento hidráulico. Los alerones, revestidos en tela, se alargaban dos tercios de la envergadura y contaban con compensadores tipo Flettner. Los motores radiales BMW 132G-1 de nueve cilindros, que no eran

sino Pratt & Whitney Hornet contruidos bajo licencia, daban 720 hp al despegue a 2.050 rpm y 573 hp a 1.910 rpm, moviendo sendas hélices Hamilton bipala de paso variable de 2,95 m de diámetro, y estaban albergados en carenados de perfil NACA de gran cuerda. Como los motores no estuvieron disponibles a tiempo, el V1 recibió dos Pratt & Whitney Hornet S1E-G de 760 hp. Los BMW 132Dc de 880 hp a 2.450 rpm propulsaban a la serie B-1, mientras que los B-2 contaban con los BMW 132H de 1.000 hp a 2.550 rpm, con hélices Junkers-Hamilton de 3,30 m.

El fuselaje, cuya longitud era de 23,85 metros, estaba dividido de la manera siguiente: compartimiento de radio en el morro con carenado en material plástico, cabina de mando



Fw 200 «CONDOR»

CONSTRUCTION PARFAITE
TRAVAIL EXEMPLAIRE
PERFORMANCES EXCELLENES

ont créé de nouvelles conceptions

d'économie - de sécurité - de rapidité du service aérien international

REPRESENTANT JACQUES DELATRE, INGENIEUR CIVIL ET D'AERONAUTIQUE — 41, AVENUE DE ROODEBEEK, BRUXELLES.



Arriba: PP-CBJ «Arumani» de Sindicato Condor Ltda, con el emblema de la compañía, un cóndor con las alas extendidas. (200-13 Genulpho de Oliveira/ Archivo S.L. dos Santos)

The nose of Sindicato Condor Ltda.'s PP-CBJ «Arumani», showing the company's logo, a condor with fully-spread wings. (200-13 Genulpho de Oliveira/Arquivo S.L. dos Santos)

Centro: PP-CBI «Abaitará» de Sindicato Condor Ltda., fotografiado, como el anterior, en el aeropuerto Santos Dumont de Río de Janeiro. Los «Condor» fueron los primeros cuatrimotores comerciales en Latinoamérica. (200-13 Genulpho de Oliveira / Archivo S.L. dos Santos).

Sindicato Condor Ltda.'s PP-CBI «Abaitará», photographed at Santos Dumont airport in Rio de Janeiro. The «Condors» were the first commercial four-engined aircraft in Latin America. (200-13 Genulpho de Oliveira / Archivo S.L. dos Santos).

Anuncio publicitario de las virtudes nada exageradas del «Condor» en la prensa aeronáutica belga de 1939.

There was not really much of an exaggeration of the «Condor» virtues in this advert from the Belgian aeronautical press in 1939.



El Fw 200 A-0 (S-1) W.Nr. 2893 D-ADHR «Saarland» en segundo plano, militarizado como GF+GF para la invasión de los países escandinavos, pronto será «enemigo» del «Jutlandia» de DDL. (Lufthansa, vía Ott).

Fw 200 A-0 (S-1) W.Nr. 2893 D-ADHR «Saarland» in the background. Militarized as GF+GF for the invasion of the Scandinavian countries, it will soon become an «enemy» of DDL's «Jutlandia». (Lufthansa, vía Ott).

para el piloto, copiloto y operador de radio, seguida de una pequeña bodega de equipaje con una trampilla de carga ventral y cocina. A continuación se encontraban dos cabinas de pasajeros, una para nueve personas en tres filas de dos asientos a babor y una de tres asientos a estribor, separada de las otras por un pasillo, y la cabina principal para 16-17 plazas, con una división similar, con la puerta de acceso a babor en la parte posterior. En la sección de popa se encontraba otra pequeña bodega, los lavabos y la bodega principal de equipaje y correo, con apertura por estribor. Como todos los aviones comerciales de esa época, el Condor no estaba presionizado y las ventanillas podían abrirse para emplearse como salidas de emergencia. La altura del avión pasó de los 6 metros iniciales a los 6,20 a partir del B-1 y finalmente de 6,30 metros en las series de la versión militar C.

Los timones de dirección y profundidad estaban equilibrados aerodinámicamente, contaban con compensadores eléctricos tipo Flettner y estaban recubiertos en tela. Cada pata del tren principal contaba con una rueda y se retraía hacia delante hidráulicamente, quedando totalmente oculta. Era una disposición ingeniosa, que permitía el despliegue del tren por gravedad en caso de fallo del circuito hidráulico. Al aumentar el peso, en las series B y D el tren principal pasó a tener dos ruedas en cada pata, característica común a los C militares. La rueda de cola también era retráctil.

El Condor se va a la guerra

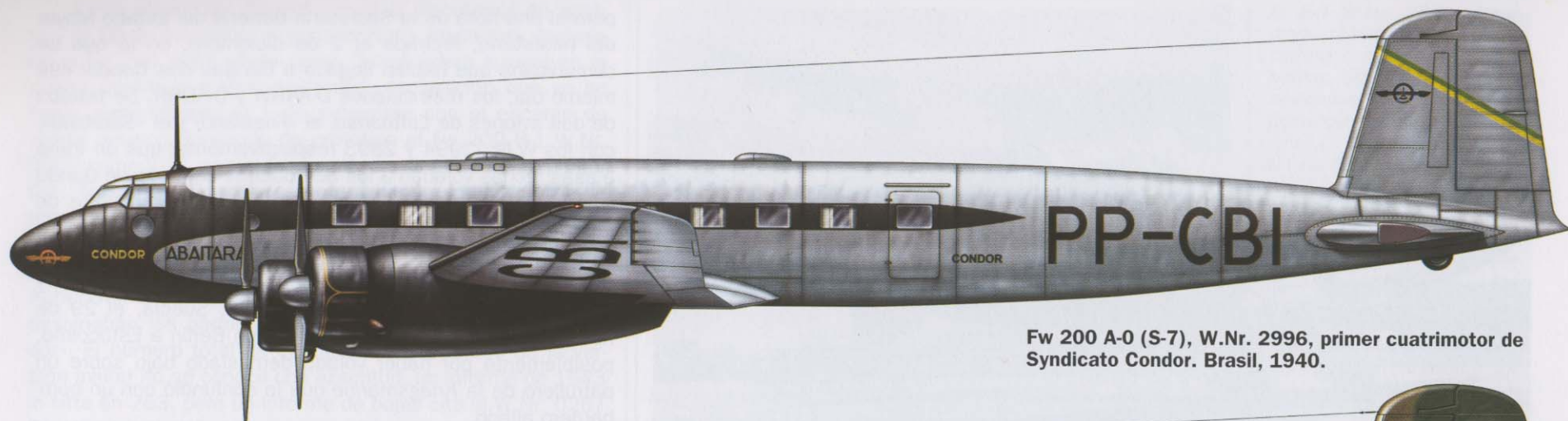
En Japón el interés por el Condor no se limitó a las líneas aéreas: la Armada Imperial hizo un pedido por un avión de reconocimiento marítimo de largo alcance desarrollado a partir del Fw 200 B. Esta versión debería haber sido dotada de una torreta dorsal D 30, equipada con una ametralladora MG 15 de 7,92 mm, y una pequeña góndola ventral de

observación decalada a estribor, que también contaba en su parte delantera con una MG 15, y equipo de supervivencia. Los asientos del pasaje serían sustituidos por depósitos de combustible, el equipo de radio sería reforzado con una emisora Telefunken S 427/1/35. En cuanto al reconocimiento propiamente dicho, se instalarían dos cámaras fotográficas verticales. Sin embargo, estos aviones nunca llegarían a su destinatario original sino que acabarían sirviendo en la Luftwaffe. Desarrollado como Fw 200 K por Kurt Tank, recibiría además lanzabombas externos.

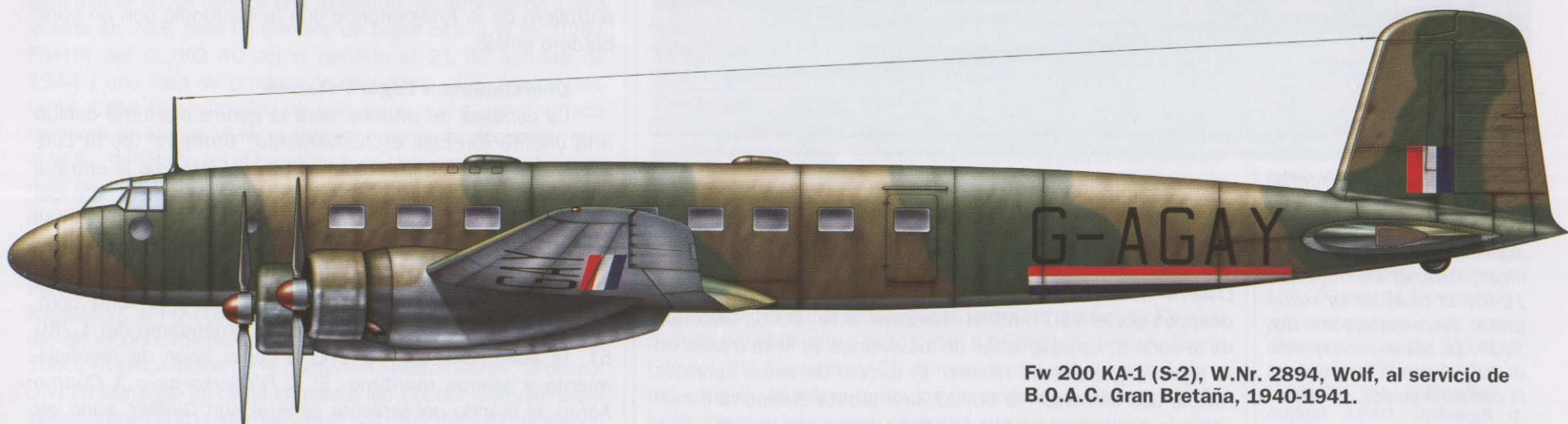
El 1 de setiembre, se encontraban en la cadena de producción de Cottbus los ocho primeros B-2 de Lufthansa, los dos finlandeses, los dos para China, cinco para Japón y otros para un cliente no especificado (los W.Nr. 0021 y 0022). Ninguno de ellos llegaría a los clientes originales.

El estallido del conflicto impidió el empleo extensivo aunque no intensivo del Condor por parte de Lufthansa, pues los pocos ejemplares entregados antes de la hecatombe y otros de origen militar entregados después a la compañía en plena guerra volarían asiduamente, aunque nunca habría más de cuatro aparatos en servicio simultáneamente. Los preparativos de guerra ya eran conocidos por la aerolínea el 26 de agosto y se previó limitar el uso del aparato a las líneas con los países neutrales. Por otro lado, se creó una unidad especial de transporte militar, el Kampfgeschwader zur besondere Verwendung 172, o KGzbV 172, al mando del barón Carl August von Gablenz, director de Lufthansa, que era comandante de la reserva de la Luftwaffe. Al día siguiente del comienzo de la campaña de Polonia, el D-ADHR era el primer movilizado, al mando del capitán Witte, capitán de reserva de la Luftwaffe. Posteriormente, los Condor movilizados servirían bajo el 10./KGzbV 172 y después 4./KGzbV 172, haciendo vuelos de abastecimiento y traslado de tropas hasta el 20 de setiembre, fecha en la que se produciría una primera desmovilización de estos aparatos, que volvieron a sus cometidos civiles regulares.

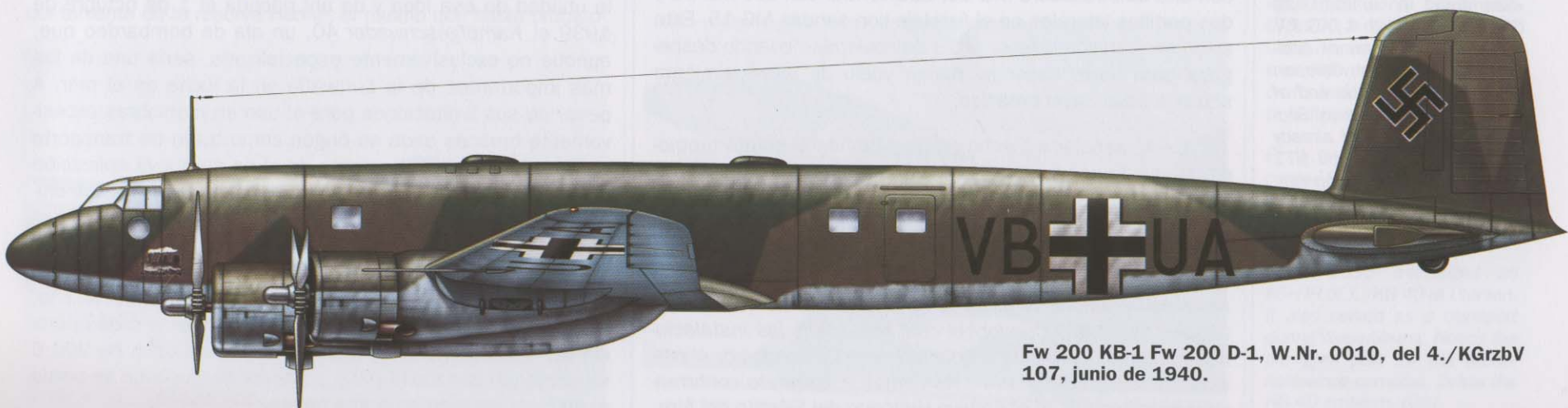
Otros dos aviones de la compañía serían destinados a otro tipo de misión, el reconocimiento fotográfico, ya en el mes de agosto. La unidad estaba al mando del teniente coronel Theodor Rowehl y a veces se la conoce como Unidad Rowehl, pero el nombre de tapadera era Hansa-Luftbild Erprobung, que después pasaría a ser el Aufklärungsgruppe d.Ob.d. L. o Grupo de Reconocimiento del Alto Mando de la Fuerza Aérea. También se creó el V.f.H., Versuchsstelle für Höhen-



Fw 200 A-0 (S-7), W.Nr. 2996, primer cuatrimotor de Sindicato Condor. Brasil, 1940.



Fw 200 KA-1 (S-2), W.Nr. 2894, Wolf, al servicio de B.O.A.C. Gran Bretaña, 1940-1941.



Fw 200 KB-1 Fw 200 D-1, W.Nr. 0010, del 4./KGrzbV 107, junio de 1940.



El «Saarland» con uniforme como GF+GF, sirviendo en el 4./KGrzbV 107, sufrió un accidente menor en Gardermoen, Oslo, el 28 mayo de 1940, al final de la campaña. En septiembre de 1939, ya había servido con el 10./KGrzbV 172 durante la campaña polaca. (MAP).

«Saarland» in uniform as GF+GF, serving with 4./KGrzbV 107, suffered a minor accident at Gardermoen, Oslo, on 28 May 1940, at the end of the campaign. Back in September 1939, it had already served with 10./KGrzbV 172 during the Polish campaign. (MAP)

flüge, o Centro de Experimentación para Vuelo a Gran Altitud, cuyos fines son fáciles de adivinar. Su objetivo primordial era el reconocimiento aéreo de Gran Bretaña, en especial la base de Scapa Flow. Los dos aviones seleccionados fueron el V2 D-AETA «Westfalen» y el S3 D-AMHC «Nordmark», seguidos después por el V10 D-ASHH «Hessen» W.Nr. 0001, prototipo de la serie B. La adaptación de los aviones se llevó a cabo en la *Erprobungsstelle* de Rechlin. El tercero de estos aparatos recibió dos cámaras RB 50/30, una torreta defensiva dorsal con una ametralladora MG 15, otra ventral con dos MG 15 y dos portillos laterales en el fuselaje con sendas MG 15. Este avión se estrelló en Jever el 23 de noviembre cuando despega para hacer su primer vuelo de reconocimiento sobre la base naval británica.

Es de señalar el hecho de que Alemania intentó promocionar en España el Fw 200 militar. El 3 de octubre de 1940, la 2ª Sección de Estado Mayor dirigía al General Jefe de la 1ª Región Aérea el siguiente mensaje: «Tengo el honor de comunicar a V.E. que, debidamente autorizados por el Sr. Jefe del E.M. tomará tierra en el aeródromo de Alcalá de Henares durante la próxima semana un avión de bombardeo alemán tipo F.W. «Condor» el cual trae todas las instalaciones militares completas, pudiendo ser examinado por el personal del Ejército del Aire». No hemos encontrado confirmación de la llegada en el Archivo Histórico del Ejército del Aire,

pero sí una nota de la Secretaría General del Estado Mayor del ministerio, fechada el 2 de diciembre, en la que se comunicaba que habían llegado a Barajas dos *Condor* ese mismo día, los matriculados D-ARHW y D-ADHR. Se trataba de dos aviones de *Lufthansa*, el «Friesland» y el «Saarland», con los W.Nr. 2994 y 2893 respectivamente, que en torno a esas fechas volaban a los aeropuertos canarios de Gando y Los Rodeos. Sin duda efectuaban alguno de los vuelos de repatriación de súbditos alemanes de los que volveremos a hablar más adelante. El primero de ellos volvería a realizar vuelos a España del 31 de julio al 14 de octubre de 1944 y resultaría derribado frente a Falsterbo, Suecia, el 29 de noviembre de dicho año en un viaje de Berlín a Estocolmo, posiblemente por haber volado demasiado bajo sobre un patrullero de la *Kriegsmarine* que lo confundió con un bombardero aliado.

Oberstleutnant Edgar Petersen

La escasez de aviones para la guerra marítima debida a la orientación casi exclusivamente «terrestre» de la *Luftwaffe*, que llevó a esta fuerza aérea a plantearse la entrada en el conflicto únicamente con el desarrollo incipiente del Heinkel He 177 como cuatrimotor de bombardeo estratégico y versiones adaptadas a la guerra marítima contra Inglaterra, hizo que ya el 1 de agosto se confiara a un oficial especializado en el vuelo a larga distancia, el teniente coronel Edgar Petersen, hasta entonces comandante del 1./KG 51, la adaptación del Fw 200 B como avión de reconocimiento y ataque marítimo. El X *Fliegerkorps* o X Cuerpo Aéreo, al mando del teniente general Kurt Geisler, supo ver la utilidad de esa idea y de ahí nacería el 1 de octubre de 1939 el *Kampfgeschwader* 40, un ala de bombardeo que, aunque no exclusivamente especializada, sería una de las más importantes de la *Luftwaffe* en la lucha en el mar. A pesar de sus limitaciones para el uso en maniobras excesivamente bruscas dado su origen como avión de transporte civil, el *Condor* daría bastante de sí en su nueva aplicación como *Kaperflugzeug*, o avión corsario, a imitación de los cruceros auxiliares de la *Kriegsmarine*. El reforzamiento estructural de la célula sólo supuso la adición de 29 kg al peso total, lo que revela la precariedad de dicha medida y que a la larga demostraría ser la debilidad fundamental del diseño: la mitad de los aviones perdidos en el primer año de operaciones lo serían por este motivo y al menos ocho Fw 200 C se perderían cuando la parte posterior del fuselaje se partía al aterrizar de regreso a sus bases.

Estos planes del *Kaperflugzeug* se discutieron en agosto y el 18 de setiembre el general Hans Jeschonek declaraba al Fw 200 avión válido como "bombardero auxiliar en la guerra contra el tráfico marítimo", declaración que ya se había materializado el 1 de setiembre con el encargo de veinte aviones, sirviendo de prototipo el Fw 200 B-1 W.Nr. 0002 como V 11, al que finalmente se clasificó como primer C-1. Todos los *Condor* restantes, construidos a partir de entonces hasta febrero de 1944, serían de la serie C, y serían denominados «Kurier», correo, nombre que serviría de camuflaje a los fines verdaderos del 1./KG 40, denominado *Kurier-Staffel*. Este sería el nombre con que a menudo lo designaban los partes aliados, así como el apócrifo «Kon-dor». El número total de ejemplares construidos de la versión militar no se conoce con exactitud, un informe de 1943 lo cifra en 263, pero un informe de bajas cita el W.Nr. 0267 F8+HR del III./KG 40 como perdido el 21 de octubre de 1944 y una lista de producción menciona 268 *Condor* militares. Cabe la posibilidad de que algún avión transformado recibiera un nuevo W.Nr. y tampoco se pudo descartar que el W.Nr. señalado en el parte de baja sea incorrecto. La cifra más barajada de la producción total del *Condor* es de 276 aparatos incluidos los prototipos.

El auténtico bautismo de fuego del Focke Wulf Fw 200 se produjo en la campaña del norte. Un *Condor* de reconocimiento fotográfico, el Fw 200 C-1 W.Nr. 0003 BS+AH del V.f.H., efectuó un reconocimiento del sector de Narvik el 8 de marzo de 1940, en preparación de la operación «*Weserübung*», la ocupación de Noruega. En dicha campaña los *Condor* volverían a ser integrados en una unidad especial, el 4./KGzrbV 107, al mando del teniente de la reserva Henke, el mismo que había protago-



nizado el vuelo de marca del V1 D-ACON a Nueva York. El D-ADHR «*Saarland*», militarizado como GF+GF, el D-ARHW «*Friesland*» como CB+TY y el D-ABOD «*Kurmark*», CB+CF, participarían en misiones de transporte, muriendo Henke con su tripulación al estrellarse con este último avión el 22 de abril al aterrizar en Staaken. A estos aviones se añadirían el anteriormente llamado «*Westfalen*», ahora como F8+GH, y el «*Nordmark*» con el código F8+HH. El 9 de abril, desembarcarían al Regimiento de Infantería 324 en Oslo y los días y semanas siguientes se dedicarían a lanzar suministros en paracaídas a las tropas del general Dietl cercadas en Narvik y a abastecer otras unidades. La primera baja en combate sería el V2 F8+GH, abatido por el Gloster *Gladiator* Mk II N5705 del teniente Grant-Ede del 263 *Squadron* el 25 de mayo frente a Dyrøy, entre Harsstad y Narvik. Mientras tanto, los dos aviones destinados a Finlandia, que estaban casi preparados para su entrega, fueron



El S-3 W.Nr. 2895 «*Nordmark*» tendría una breve carrera comercial con Lufthansa. Entre septiembre y noviembre de 1939, con la matrícula militar WL+AHMC, sirvió en el centro experimental de Rechlin en la Operación Rowehl de reconocimiento clandestino. (Arráez)

S-3 W.Nr. 2895 «*Nordmark*» had a short commercial career with Lufthansa. Between September and November 1939, with military registration WL+AHMC, it served at the Rechlin experimental centre for the clandestine reconnaissance missions in Operation Rowehl. (Arráez)

Abajo izquierda: El NA+WN debería haber sido entregado como Fw 200 KC-1 a Japón pero fue construido como D-2c para la Luftwaffe en agosto de 1940, aunque sólo serviría brevemente con el LTS 290 en 1943. (Arráez)

NA+WN should have been delivered as an Fw 200 KC-1 for Japan but it was built as a D-2c for the Luftwaffe in August 1940, although it would just serve briefly with LTS 290 in 1943. Focke-Wulf used it most of its life as an experimental and liaison aircraft, before handing it over to Lufthansa. (Arráez)

El W.Nr. 2895 militarizado como F8+HH del 1./KG 40 en Ütersen. También sirvió como transporte en la operación Weserübung. (Ott)

W.Nr. 2895 militarized as F8+HH of 1./KG 40 at Ütersen. It also served as a transport during Weserübung. Notice the plexiglas port for the reconnaissance cameras, below the KG 40 emblem. (Ott)

El W.Nr.0010 VB+UA debería haber sido entregado a la Aero O/Y de Finlandia como FW 200 KB-1, OH-CLB «Petsamo», pero le vemos sirviendo en la Luftwaffe como Fw 200 D-1. (Ott)

W.Nr.0010 VB+UA should have been delivered to Aero O/Y of Finland as FW 200 KB-1, OH-CLB «Petsamo», but we can see it here serving the Luftwaffe as a Fw 200 D-1. (Ott)

El VB+UA con el emblema de la locomotora del 4./KGrzbV 107, en Griesheim. Obsérvense las hélices tripalas Hamilton de paso variable y sin cono de hélice. (Ott)

VB+UA with the steam engine emblem of 4./KGrzbV 107, at Griesheim. Notice the Hamilton variable pitch three-blade propellers without spinners. (Ott)



requisados el 11 de abril por una *Luftwaffe* muy necesitada de aviones de transporte. Se consideró la posibilidad de armar todos los aviones disponibles, pero este cambio no se efectuó al ser indispensables los aviones en el frente. También se pensó en dotarlos de medios para el remolque de planeadores, pero la caída de Noruega se produjo antes siquiera de que los aviones ex-finlandeses llegaran a entrar en servicio. El W.Nr. 0009 serviría con el KGrzbV 107 pero esta unidad ya se había disuelto cuando el W.Nr. 0010 entró en servicio como VB+UA, pasando a las filas del KGrzbV 172.

También los aviones destinados a Japón serían requisados, siendo acabados como Fw 200 C-2, aviones que, a diferencia de los Fw 200 D-1 destinados a Finlandia, no estaban motorizados con el Pratt & Whitney *Hornet* S1E-G sino con el BMW 132 H-1, hecho que motivó una nueva designación, Fw 200 D-2. Una vez cesadas las operaciones en Noruega, los Fw 200 de la *Luftflotte* 5, que ahora servían con el 2./ KGrzbV 108, realizaron vuelos de transporte especiales. Tras la capitulación de Francia, los ocho aviones de *Lufthansa* se dedicaron a repatriar ciudadanos alemanes, sobre todo tripulaciones de barcos mercantes interna-

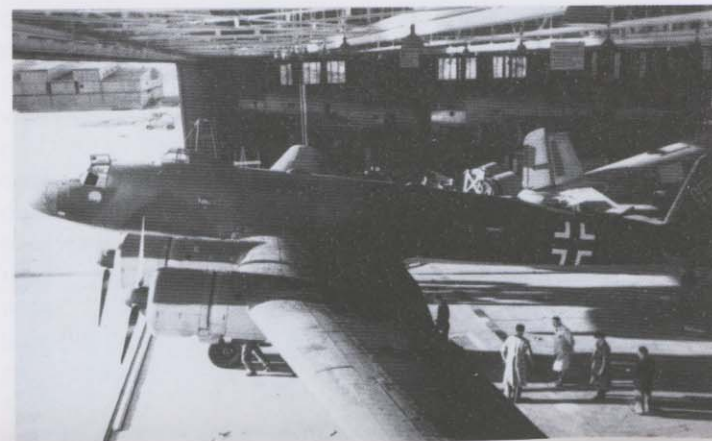
dos por los franceses en África del Norte o refugiados en las Islas Canarias. Tres de los aviones habían sido desmovilizados por la *Luftwaffe* y devueltos a su propietario y los ocho *Condor* realizarían unos 266 vuelos de ida y vuelta en cuatro meses.

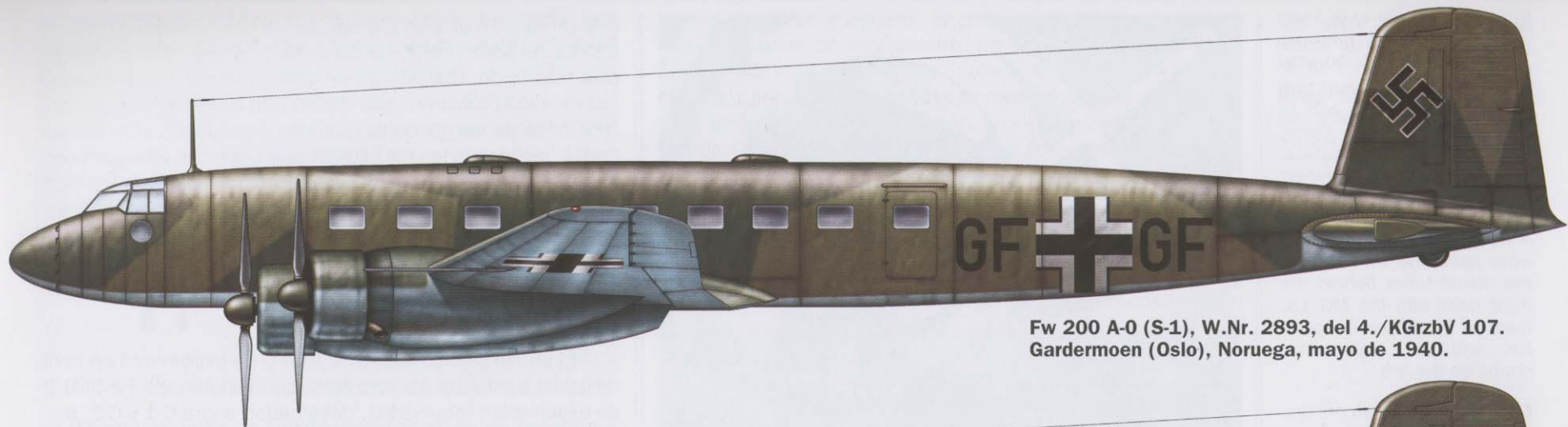
Aunque no interrumpidos de forma definitiva, los estudios de Focke Wulf para nuevas versiones civiles continuaron pero no se llevarían a la práctica. *Lufthansa* había encargado la construcción de diez aparatos de largo alcance para un máximo de 15 pasajeros, versión que sería designada L-1, dotada de motores Bramo 323 y dos ruedas en cada pata del tren de aterrizaje principal, como ya hemos visto. *Lufthansa* había previsto la introducción de una línea transatlántica de Berlín a Natal, en Brasil, con escalas en Frankfurt, Madrid, Las Palmas y Dakar, para seis pasajeros y 500 kilos de carga y correo. Ni el nuevo avión ni la nueva línea se materializarían a causa de la evolución de la guerra.

El Fw 200 C-1 tenía una góndola ventral más alargada que la de la versión destinada a la marina japonesa, un lanzabombas ventral para bombas SC 250 de 250 kg, otros dos lanzabombas ETC 250 bajo las alas, tras las góndolas de los motores, y una célula reforzada que permitió que el peso de despegue subiera de los 17.500 a los 22.700 kg. Las posiciones artilleras, designadas de la A a la D, incluían una torreta dorsal fija orientada hacia el frente (*A-Stand*) detrás de la cabina de mando, otra torreta dorsal fija disparando hacia atrás (*B-Stand*), mientras que la *C-Stand* y la *D-Stand* se situaban respectivamente en el frente y la zaga de la góndola ventral, y estaban todas ellas armadas con ametralladoras MG 15 de 7,9mm. En abril de 1940, los siste-

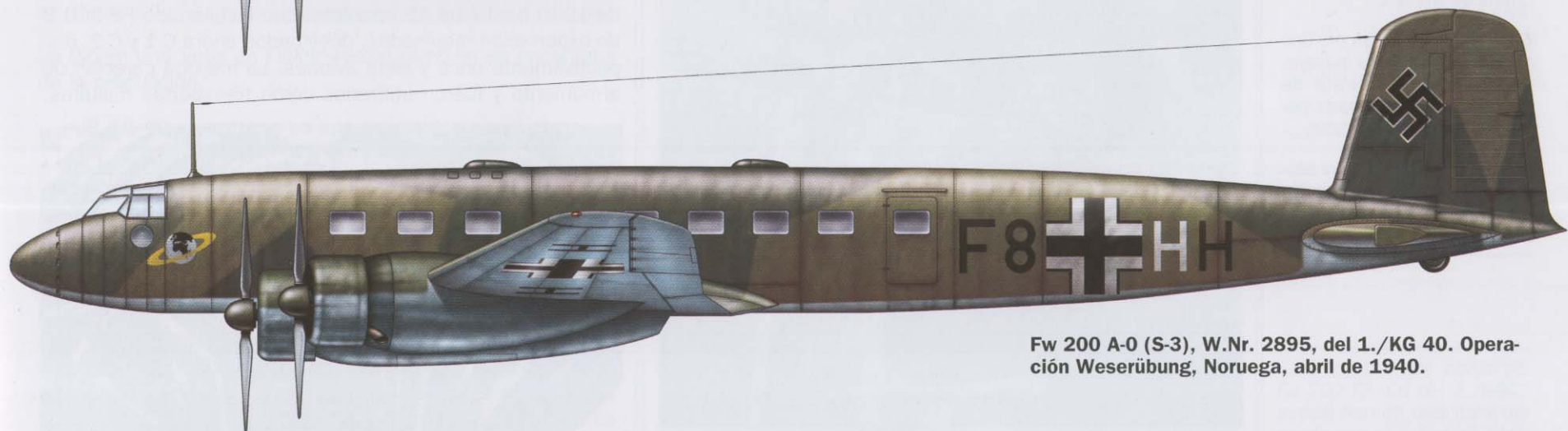
Los Fw 200 C-1 comienzan a salir de la cadena de producción de *Cotbus* como la primera versión militar del *Condor*. (BA 101/774/5/38)

Fw 200 C-1s coming out of the production line at *Cotbus* as the first military version of the *Condor*. (BA 101/774/5/38)

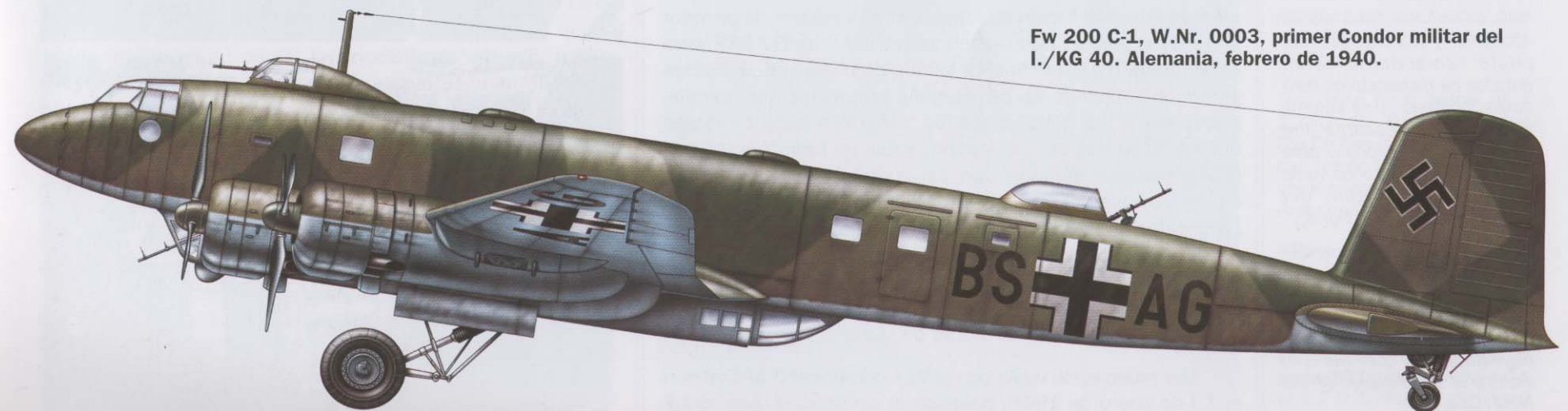




Fw 200 A-0 (S-1), W.Nr. 2893, del 4./KGzrbV 107.
Gardermoen (Oslo), Noruega, mayo de 1940.



Fw 200 A-0 (S-3), W.Nr. 2895, del 1./KG 40. Opera-
ción Weserübung, Noruega, abril de 1940.



Fw 200 C-1, W.Nr. 0003, primer Condor militar del
1./KG 40. Alemania, febrero de 1940.

Arriba izquierda: Vista del equipo de radio de onda corta y onda larga y la A-Stand, la torreta dorsal tras la cabina de vuelo con la ametralladora MG 15, manejada por el radiotelegrafista, y los cargadores de munición de reserva a la izquierda.

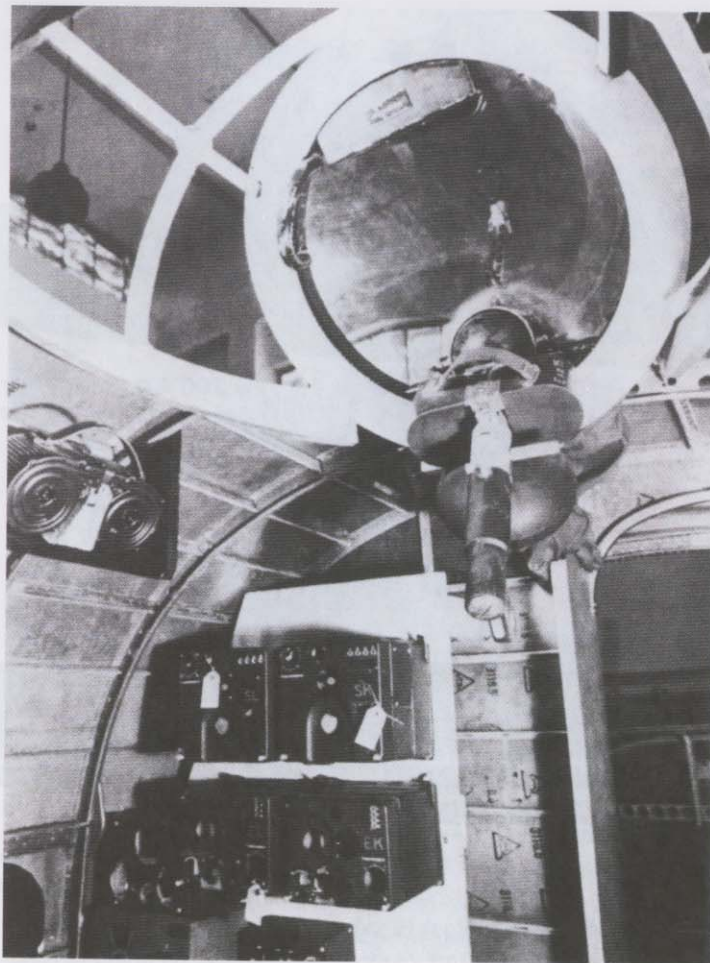
A view of the short and long wave radio and the A-Stand, the dorsal turret behind the flight deck with the MG 15, manned by the radio operator, and the ammunition drums on the left.

Centro: Lo que antes era una lujosa cabina para pasaje, ahora está desprovista de revestimiento y ocupada por depósitos de combustible, ...

What used to be a luxury passenger cabin is now devoid of lining and full of fuel tanks, ...

Abajo: ... y los mandos del piloto comandante están dotados de disparadores para lanzar bombas. Una voluminosa tubería descarga aire caliente en el parabrisas para que no se hiele cuando vuela sobre las frías aguas del Atlántico o el Mar del Norte.

... and the captain's controls have triggers for bomb release. A bulky pipe blows hot air into the windscreen to avoid freezing when flying at high altitude or over the cold waters of the Atlantic or the North Sea.

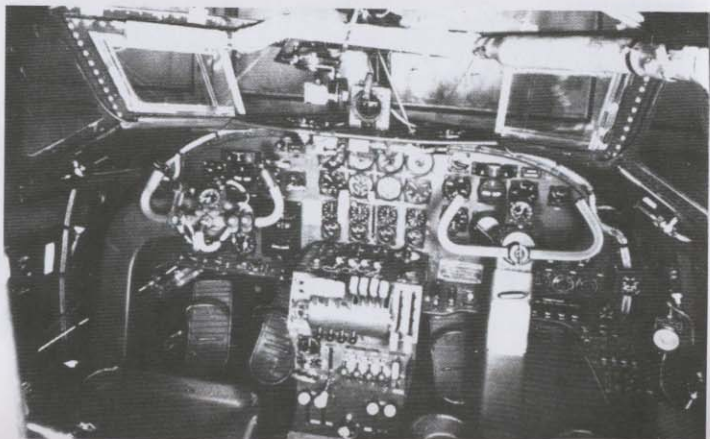


mas de puntería fueron mejorados con la adición de un visor Lotfe C7-C para el bombardeo horizontal y un GV 219 para el bombardeo a baja cota. La cabina de pasaje pasó a albergar cinco depósitos de combustible protegidos que complementaban a los ocho depósitos integrales autoobturables del ala. El equipo de navegación incluía un radiocompás Peil G V y sistema de aterrizaje sin visibilidad FuG Bl.1. Las comunicaciones estaban aseguradas por una radio FuG 10. La tripulación la componían cinco hombres: piloto-comandante, copiloto, radiotelegrafista, mecánico de a bordo y artillero. El alcance con 5.300 kg de combustible y una tonelada de bombas sería de 5.000 km a 290 km/h, con una autonomía máxima de 17 horas de vuelo.

Las pruebas de vuelo con el V11 comenzaron en Bremen el 13 de enero de 1940, pasando al centro de experimenta-

ción de Rechlin el 1 de febrero, con el código radio de fábrica BS+AG. El primer avión de serie, W.Nr. 0003, voló diecisiete días más tarde. Los aviones de serie recibirían seguidamente nuevas modificaciones, que darían vida a la serie C-2: los lanzabombas de las góndolas motrices exteriores fueron rediseñados, recibiendo los PVC 1006L que permitían albergar bombas SC 500 de media tonelada. Dichos dispositivos también se instalaron en los lanzabombas subalares y ventrales, haciendo subir la carga bélica máxima hasta los 4.432 kg de bombas. La potencia de fuego se vio incrementada al sustituir la ametralladora frontal de la góndola por un cañón MG/FF de 20 mm en un afuste L-FF.

El primer pedido de 36 Fw 200 C se incrementó en abril de 1940 hasta los 46 aparatos, que incluían los Fw 200 B de exportación requisados, designados ahora C-1 y C-2, respectivamente once y siete aviones. La mayoría carecían de armamento y fueron utilizados como transportes militares.





La Blohm und Voss en Finkenwerder también se encargaba de la producción.

El KG 40 se estrena en sus cometidos específicos

De su primera base en Bremen-Neulanderfeld, donde la nueva unidad se familiarizaría con sus aviones, el 1./KG 40 pasaría a Oldenburg-Ütersen. Aunque la dotación nominal era de doce aparatos con una tripulación asignada a cada uno, la escasez de aviones hizo que se revisara a la baja, reduciéndose a la mitad. Las prácticas de vuelo se efectuaban con Heinkel He 111. Con la llegada de los primeros aviones de dotación en marzo de 1940, al 1./KG 40 se le encomendaron misiones ofensivas y los He 111 desaparecieron de la unidad. Sin embargo, su bautismo de fuego no se limitaría a los vuelos de reavituallamiento de Narvik. La primera base avanzada de la unidad sería Aalborg, en Dinamarca, el 10 de abril, donde aterrizaron dos *Condor* y desde donde realizaron su primer reconocimiento armado, a diferencia de los *Condor* de transporte, que seguían operando desde Alemania. Al día siguiente efectuaron su primera misión ofensiva: en el transcurso del reconocimiento del fiordo de Tromsø bombardearon la emisora de radio local y ametrallaron las instalaciones. El día 12 un *Condor* intentó sin éxito, en el fiordo de Ofoten, el primer ataque antibuque: el blanco eran cuatro destructores británicos que le impidieron acercarse con una densa barrera antiaérea. Las misiones de reconocimiento continuaron con dificultad hasta el día 16 y 17 a causa del mal tiempo, pero esos días los *Condor* volvieron a efectuar sendos bombardeos, esta vez contra el aeródromo de Bardufos. Un día más tarde, un *Condor* bombardeaba el puerto de Harstad y otro hacía lo

propio contra un carguero, el primero de los muchos que luego atacarían en mar abierto. Un tercer Fw 200 bombardeaba la central eléctrica de Tromsø. El 25 de abril conseguían su primer triunfo contra la navegación, hundiendo el buque armado británico *Bradman* en el Traenfiord con tres bombas SD 50, aunque no está del todo claro si su destrucción no se debe a otra unidad alemana.

La primera baja se produciría el 22 de abril, un *Condor* no identificado que figura como Fw 200 K en los partes de baja, pilotado por el *Ogfr* Karl August Beckhaus, no regresó de un vuelo de reconocimiento. Las misiones de bombardeo



Listo para ser entregado el primer Fw 200 C-1, W.Nr.0002 BS+AG. (Arráez)

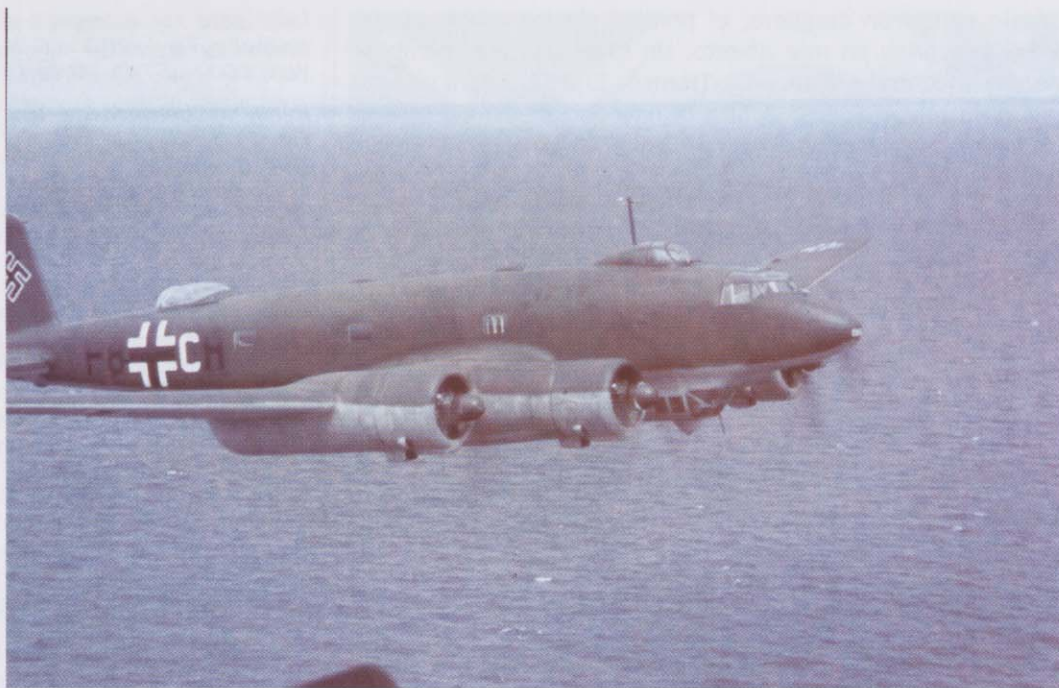
Ready for delivery, the first Fw 200 C-1, W.Nr.0002 BS+AG. (Arráez)

Esta vista desde abajo del Fw 200 F8+CH del 1./KG40 puede darnos una idea del miedo que pasarían las tripulaciones de los barcos que eran blanco de sus ataques. (Selinger)

This view from below of a 1./KG 40 Fw 200 coded F8+CH can give us an idea of the terror the crews in the ships under attack must have experienced. (Selinger)

Página siguiente arriba: Impresionante imagen en color del Fw 200 F8+CH, un C-1 o C-2 del 1./KG 40. (Selinger)

Impressive colour image of an Fw 200 coded F8+CH, a C-1 or C-2 of 1./KG 40. (Selinger)



Derecha arriba: Después de servir un mes con Lufthansa en vuelos especiales a Argel y Casablanca, en 1940, como D-AFST «Westfalen», el VB+UA pasó al 2./KGrzbV 108, sufriendo este aparatoso accidente al aterrizar en Gardermoen el 14 de Diciembre de 1940 y ya no fue reparado. (Crow)

After a month serving with Lufthansa in special flights to Algiers and Casablanca in 1940 as D-AFST «Westfalen», VB+UA was handed over to 2./KGrzbV 108, and suffered this accident on landing at Gardermoen on 14 December 1940. It was not repaired. (Crow)

contra objetivos terrestres y marítimos continuaron durante la operación «Weserübung» y sólo tres días más tarde se producía la primera baja en combate confirmada: el W.Nr. 2484 D-AETA «Westfalen», ya mencionado. En total se perderían cuatro *Condor* en la campaña del Norte y un quinto sufriría graves daños al aterrizar en Gardermoen. A cambio habían hundido tres barcos y dañado otro. Además, habían efectuado observaciones meteorológicas, a menudo llevando un especialista a bordo, y pruebas con radares para localización de objetivos.

A partir del 11 de junio, los *Condor* se dedicaron a efectuar el reconocimiento de los accesos marítimos a Gran Bretaña. Gardermoen, en las proximidades de Oslo, se convirtió en su nueva base el 17 de junio, contando con seis o siete aviones y una disponibilidad del 50 %, característica que a lo largo de toda su carrera no sería precisamente uno de sus puntos fuertes. El arrastrero británico *Volante* (255 TRB) sería su primera víctima tras la campaña noruega, el 12 de julio de 1940, a 50 millas al sudeste de Islandia.

En el período que va del final de la campaña noruega a la evacuación de Dunkerque, las misiones del KG 40 fueron desde la escolta de los corsarios en su salida de Alemania hasta la puesta a prueba de la red de radares británicos,

pasando por el minado. Para este último tipo de misión, los *Condor* podían lanzar cuatro minas LMB de 630 kg, pero a Göring no le hacía mucha gracia, como todas las operaciones relacionadas con el mar, y por consiguiente no participaron en todas las acciones de minado que hubiera sido de desear¹, con el consiguiente perjuicio para la *Kriegsmarine*. A pesar de todo, el general Coeler consiguió convencer al tozudo mariscal para que se crease una unidad especial, la 9 *Fliegerdivision*, y el 1./KG 40 fue destacado de Noruega a Marx-Oldenburg en Alemania para participar en estas operaciones al lado del KG 4 desde el mes de julio. Normalmente transportaban cuatro minas LMA de 1.000 kg o dos LMB

¹ La noche del 15 de julio un Fw 200 minó los accesos a Aberdeen, en la del 16 tres Fw 200 fueron a Hartlepool, Middlesbrough y Newcastle. El 18 le tocó la visita de tres Fw 200 a Belfast y el 21 otros dos y esa misma noche dos volvieron a Aberdeen, ciudad que tres noches más tarde recibió otro Condor. La última misión la efectuaron dos Fw 200 a Newcastle y Hartlepool la noche del 26.



y los objetivos fueron sobre todo los puertos orientales de Gran Bretaña. Entre las malas condiciones meteorológicas y los vuelos rasantes sobre el mar, las tripulaciones pagaron bastante caro estas operaciones, perdiendo dos aviones en quince días. Preocupado por las bajas, Petersen solicitó en julio el traslado de la unidad y ésta pasó a Francia, siendo destinados a Burdeos-Mérignac, base escogida por su pista asfaltada, ideal para los cuatrimotores.

En agosto, el escuadrón contaba con nueve aparatos y una disponibilidad media del 33%. Su terreno de caza sería el sector de las costas occidentales irlandesas, los llamados *Western Approaches*, la ruta de aproximación de América del Norte. Normalmente las misiones consistían en despegar de Burdeos y aterrizar en Stavanger y a la inversa tras 24 o 48 horas, en vuelos de unas doce horas. Los *Condor* de Francia estarían asignados a la *Luftflotte 3* y los de Noruega a la *Luftflotte 5*. La primera misión la efectuaron el 8 de agosto con el fin de localizar convoyes británicos. Sin embargo, el enlace con la *Kriegsmarine* era pobre, la información tenía que ser enviada al cuartel general de la *Luftwaffe* en Berlín y ésta la hacía llegar a la marina. Por si fuera poco, las cartas cifradas de la aviación y las de la marina eran diferentes, con la consiguiente proporción de errores a la hora de transmitir los datos. Demasiado complicado para ser efectivo. Además, los errores de localización serían endémicos a lo largo de la guerra: en realidad sólo la navegación astronómica era precisa, pero obviamente su uso estaba limitado a la noche. A lo largo del conflicto se introdujeron nuevos medios de radionavegación, siendo el sistema *Sonne* –mundialmente conocido en la posguerra como Consol– el más notable, pero aún así la localización exacta siguió siendo imposible. Pero estos errores no eran exclusivos de los aviadores y a menudo los *U-Boote* tampoco conseguían dirigir a los *Condor* a la posición de los convoyes localizados por ellos.

Otra distracción de los objetivos primigenios de este avión fue su empleo durante el *Blitz*, la campaña de bombardeo contra las islas británicas. Aunque no ha sido posible localizar una lista de sus intervenciones, son numerosas las fotografías de *Condor* luciendo en sus derivas marcas de misiones efectuadas contra territorio inglés, destacados en la 3 *Luftflotte*, 4 *Fliegerkorps*. Las cifras eran, de todos modos, ridículas. A finales de agosto 11 Fw 200 participaron en ataques contra Liverpool y Birkenhead, a mediados de setiembre otros seis atacaron Glasgow, operación que



repetieron otros cinco aviones en octubre, así como las fábricas de Rolls-Royce, en cuatro misiones distintas. El último ataque a Glasgow lo realizaron tres aviones la noche del 28 de noviembre. Se sabe que un solitario Fw 200 bombardeó la planta de aluminio y la central eléctrica de Fort William, en el norte de Escocia, el 22 de diciembre de 1940, y otros atacaron Belfast por esas fechas. La carga habitual eran cuatro bombas explosivas SC 500 en los soportes externos y dos bombas incendiarias Flam 250 en la góndola.

Disputa por el control sobre los *Condor*

Tras un largo período de vacas gordas, los blancos de los submarinos alemanes empezaron a escasear al establecerse la navegación en convoy y al desplazarse éstos por rutas situadas más al oeste, por lo que Dönitz solicitó reconocimiento aéreo a larga distancia. Los hidroaviones de correo Dornier Do 26 del *Transoceanstaffel*, requisados a *Lufthansa*, que habían operado en la campaña noruega, tenían serias limitaciones al depender de un barco dotado de catapulta y no poder volar de noche. Los aviones que sobrevivieron a la operación *Weserübung* serían destinados al I./KG 40 el 31 de enero de 1941, siendo retirados del

Imagen de valor simbólico: dos miembros de la Kriegsmarine dirigen la operación de reabastecimiento de un Fw 200 C-3/U2. (ECPA DAA 2348 L10). A symbolic image: two Kriegsmarine sailors watch the refueling of an Fw 200 C-3/U2. Reichsmarschall Göring's intrigues would not always allow them to have these eyes over the sea. (ECPA DAA 2348 L10).

Página anterior abajo: El fin del S-3 W.Nr. 2893 F8+CU del 10.(Erg)/ KG 40 en Aalborg-West el 15 Junio de 1941. (Crow)

The end of S-3 W.Nr. 2893 F8+CU of 10.(Erg)/ KG 40 at Aalborg-West on 15 June 1941, destroyed when fire caught it engine number 3 and spread. It is the former GF+GF, ex D-ADHR «Saarland». From September 1940 to March 1941, it served with Lufthansa. (Crow)

servicio el 30 de setiembre. Los Dornier Do 17 Z y Heinkel He 115 del KGr 606 destinado en Francia adolecían de un escaso alcance y lo mismo les ocurría a los Dornier Do 18 del 2./Kü.Fl.Gr 106, mientras que los Blohm & Voss Bv 138 del 2./Kü.Fl.Gr 906 resultaban demasiado lentos y tenían serios problemas con sus motores. El *Condor* era el único avión a la altura de satisfacer las necesidades de reconocimiento de largo alcance de la marina alemana.

La destrucción del acorazado británico *Royal Oak* por el **U 47** en Scapa Flow había sido resultado de una primera colaboración con los *Condor*, que habían efectuado el reconocimiento de la base británica. El siguiente paso lógico sería la ayuda mutua en la localización y ataque a los convoyes y la primera gran operación conjunta se produjo en diciembre de 1940: la noche del 1 al 2 el **U 101** localizó el convoy HX90 y atrajo al **U 47** y **U 52**, que hundieron seis barcos y dañaron otros dos, aunque los aviones no consiguieron atacar. En los días sucesivos fueron los Bv 138 y los Fw 200 los que volvieron a localizar el convoy, que de nuevo sólo pudo ser atacado por los submarinos. El día 3, los Bv 138 y los Fw 200 localizaron otra vez el convoy pero transmitieron su posición con un error, frustrante para los mari-

Con pesada vestimenta y chalecos salvavidas, el comandante de este «Condor» revisa sus cartas de navegación mientras el segundo piloto se ocupa de los mandos. (ECPA DAA 2314 L01)

With heavy flying clothes and life-jackets, this Condor's captain is revising navigation charts while the second pilot takes the controls. (ECPA DAA 2314 L01)



nos, de 50 millas. En un memorándum del 8 de noviembre de 1940, el almirante Raeder solicita por primera vez el control sobre unidades aéreas de reconocimiento marítimo, señalando su preferencia por los Dornier Do 217 por su mayor autonomía y capacidad de utilizar torpedos, aunque la *Luftwaffe* consigue convencerlo de la sobreestimación de las capacidades de este nuevo avión en esa fase de su desarrollo. La siguiente colaboración entre submarinos y Fw 200 el 14 de diciembre vuelve a ser un fracaso.

No es difícil imaginar que la *Kriegsmarine* codiciaba estos preciados ojos que le permitirían ver a gran distancia, pero Göring no cedería así como así. De modo que Dönitz tuvo que exponerle el caso a Hitler y el *Führer* le dio la razón al almirante el 6 de enero de 1941, poniendo el 1./KG 40 a su disposición. Mientras tanto, Dönitz ya había trasladado su estado mayor a Kernével, en Bretaña.

A su vez, el 1./KG 40 perfeccionaba sus tácticas anti-buque, que consistían en efectuar una pasada a baja altitud sobre los mástiles de los mercantes, abriendo fuego con el cañón de 20 mm para intimidar a los servidores de las piezas antiaéreas. El primer ataque, el 11 de agosto de 1940, fracasó pero justo una semana más tarde dañarían su primer buque en estos nuevos cotos de caza, el mercante noruego *Svein Jarl*. Normalmente los *Condor* transportaban cuatro bombas SC 250 para estas misiones y la puntería mejoraría hasta alcanzar un 50 % de impactos directos. También la antiaérea de los barcos se cobraría sus víctimas entre los aviones, siendo el primero el del *Oblt* Heinrich Mollenhausen el 20 de agosto.

El primer *Condor* caído en un país neutral, el F8+KH, un C-1 del 1. *Staffel* del KG 40, dañado por la antiaérea de un mercante chocó contra el monte Faha en Irlanda el 20 de agosto de 1940. Era un C-1, aunque su W. Nr. se desconoce. El avión regresaba a Burdeos tras efectuar un vuelo meteorológico y uno de los ocupantes era el doctor E. Krüger del *Reichsamt für Wetterdienst*, el Servicio Meteorológico del *Reich*. La tripulación incendió el avión y fue internada. Parece ser que las autoridades irlandesas permitieron examinar los restos del avión a técnicos de la RAF. Tampoco es de extrañar esta actitud por parte irlandesa, puesto que los *Condor* y otros aviones alemanes violaban su territorio sin el menor reparo, incluso para efectuar ataques. Así, por señalar un ejemplo, el 18 de diciembre de 1940 un Fw 200 sobrevoló la ciudad y el aeropuerto de Dublín y East Leinster, aban-



donando territorio irlandés entre Wexford y Waterford, tras haber hundido el petrolero británico de 1.010 TRB *Osage* y dañado dos mercantes, el *Tweed* y el *Cambria*, en el Mar de Irlanda. El *Irish Army Air Corps* poco podía hacer por defender la neutralidad con un puñado de Gloster *Gladiator* Hawker *Hurricanes*, Avro *Ansons* y Supermarine *Walrus*, insuficientes para patrullar la costa irlandesa, pero la base de Rineanna emitía por la onda de radio internacional los rumbos de los aviones alemanes que cruzaban su territorio, de modo que los aviones de patrulla irlandeses que regresaban a su base a menudo se cruzaban con patrullas de cazas de la RAF en busca del intruso de turno.

Reconocimiento y entrenamiento

El siguiente paso para los ingenieros de Focke-Wulf consistió en reforzar el larguero posterior del ala y el fuselaje en la sección de cola², pero la solución a este grave problema no se encontraría nunca, aunque justificó la aparición de una nueva designación, C-3, que además presentaría otro cambio fundamental: la introducción de los motores BMW-Bramo 323 R-2 de nueve cilindros, que daban 1.100 cv y con inyección de agua y metanol podía alcanzar brevemente los 1.200 cv a 2.600 rpm. El alcance en un vuelo de reconocimiento armado llegaba a los 4.490 km. El peso máximo subió a las 21 toneladas e incluía la adición de un sexto tripulante y el aumento de la carga de bombas a 2,1 toneladas, repartidas en forma de una bomba de 500 kg en cada góndola motriz exterior, otra bomba de 250 kg en cada lanzabombas alar y doce bombas de 50 kg en la bodega de bombas de la góndola ventral, siendo la carga útil militar máxima de 3.110 kg. Otros cambios sustanciales que modificaban la apariencia del avión radicaban en la introducción de una torreta móvil D-30 con una ametralladora MG 15 de 7,9 mm que sustituía la torreta fija anterior

y una ametralladora a cada lado del fuselaje en sendos portillos. Se construirían más de 40³ aparatos de esta serie.

La C-3 sería seguida por una sucesión de subvariantes, que van del C-3/U1 al C-3/U9⁴, pero son tantas las discrepancias entre las fuentes publicadas que nos parece arriesgado entrar en detalles, salvo mencionar que el C-3/U1 W.Nr. 0052 fue utilizado para probar equipo de lanzamiento de torpedos, el C-3/U2 fue un ejemplar único de gran autonomía, con un alcance de 6.400 km con 10.530 litros de combustible, el C-3/U3 llevaría el primer radar, un Atlas-Echolot, y el C-3/U4 vería su armamento reforzado. Esta última fue la única construida en serie, con un total de 25 aviones, y estaba caracterizada por una ametralladora MG 131 de 13 mm en la torreta B-*Stand*, el cañón MG / FF de 20 mm en la posición C-*Stand* sustituido por una MG 151, también de 13 mm, que permitía la instalación de un visor de bombardeo Lotfe 7d menos voluminoso. Podía llevar torpedos, en detrimento de su carga bélica, reducida a una tonelada, pero con una capacidad de combustible aumentada hasta los 9.310 litros, que le permitían recorrer

² En algunas ocasiones, el fuselaje de algunos aviones se rompía en tierra, simplemente con el peso de las bombas.

³ Aunque las cifras publicadas oscilan entre los 42 y los 45 aparatos, según las distintas fuentes, ¡las cuales a su vez presentan divergencias internas!

⁴ Pero es posible que el C-3/U7 no llegara a construirse realmente.

Un Fw 200 C-1 descansa en su base francesa antes de otro de los vuelos sobre el mar. (Arráez)

An Fw 200 C-1 at rest in its French base before another flight over the sea. (Arráez)

Un Fw 200 C-3, con código F8+GH, perteneciente al 1./KG 40, en una base mediterránea. La letra individual G bajo el ala e de color blanco, mientras que en el fuselaje es negra con reborde blanco. (BA 101/432/796/4)

*An Fw 200 C-3, coded F8+GH, belonging to 1./KG 40, at a Mediterranean base, with a Ju 188 in the background. The outer nacelle recess for a 500 kg SC500 and the underwing 250 kg SC250 bomb-rack, as well as the Fw 19 cupola at the A-*Stand* are shown to good advantage. Individual G letter under the wing is white, whereas the one on the fuselage is black with a white border. (BA 101/432/796/4)*



Arriba izquierda: Esta vista del KF+QL, Fw 200 C-3/U4 W.Nr.0072, y que portaría más adelante el código F8+CH del 1./KG 40 permite apreciar la característica geometría del ala del «Cóndor», los soportes de las bombas y las manchas de los escapes. (Goss)

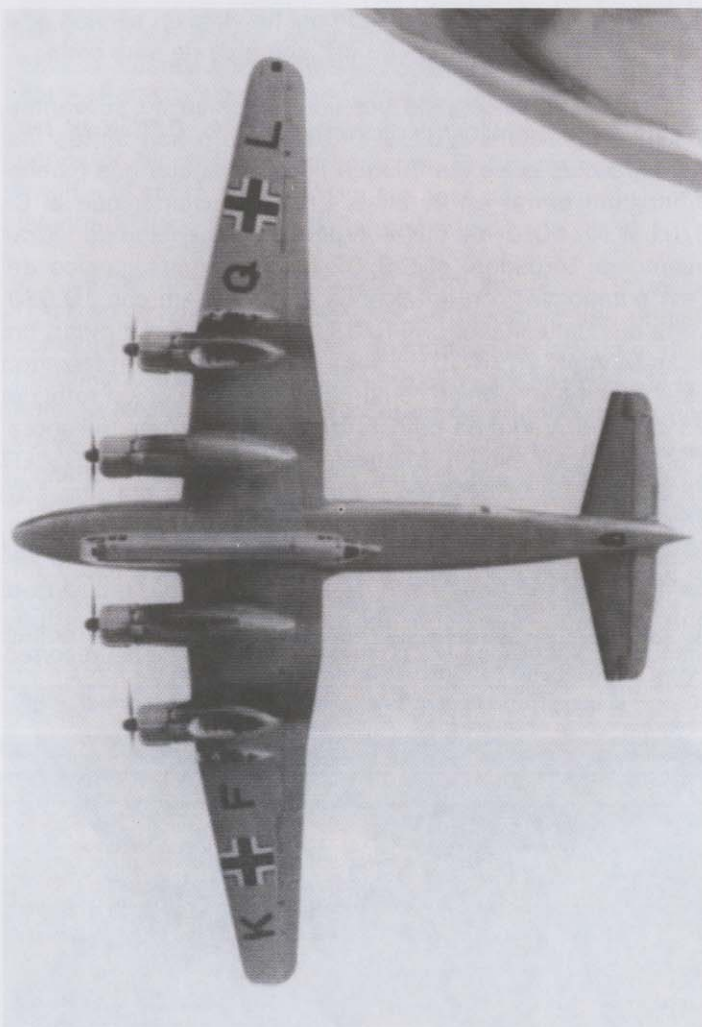
KF+QL, Fw 200 C-3/U4 W.Nr.0072, which would later wear the code F8+CH of 1./KG 40, shows the characteristic geometry of the Condor's wing, the bomb pylons and the exhaust stain. (Goss)

Arriba derecha: Este Fw 200 C-3 V13, el W.Nr. 0025, F8+FW, muestra el punto flaco del diseño de origen civil del «Cóndor», que causaría la pérdida de varios aparatos del mismo modo. la incapacidad para resistir fuertes sobrecargas. (ECPA DAA 1620 L18).

This Fw 200 C-3 V13, most probably W.Nr. 0025, F8+FW, shows the Achilles' heel of the Condor's civil ancestry, which would cause the loss of some aircraft in the same way: the incapability to withstand heavy overloads. (ECPA DAA 1620 L18).

Abajo: Este Fw 200 C-3, W.Nr. 0085, con código de fábrica KE+IJ, estaba a los mandos del Fw Ludwig Kögel cuando se estrelló en Cognac el 5 Diciembre de 1941, muriendo toda la tripulación. (Arráez)

This Fw 200 C-3, W.Nr. 0085, with factory code KE+IJ, was flown by Fw Ludwig Kögel when it crashed at Cognac on 5 December 1941, killing all the crew. (Arráez)



5.245 km a 4.000 m de altitud, aunque en operaciones se reducía en la práctica a 4.200 km. La tripulación estaba reforzada por un nuevo artillero, elevándose a siete hombres, a los que a veces se sumaba un meteorólogo. El equipo de radio contaba ahora con un *transponder* FuG 25 para identificación automática amigo/enemigo

Como hemos visto, a comienzos de 1941 se presentó la necesidad de usar los *Condor* para vuelos de reconocimiento en beneficio de los *U-Boote*. Todos los aviones de *Lufthansa* fueron requeridos para ser integrados en el KG 40 con el fin de efectuar esas misiones sobre el Atlántico. El W.Nr. 2994 y el 0020 fueron dotados de cámaras fotográficas. El segundo de ellos voló con el 3./KG 40 como

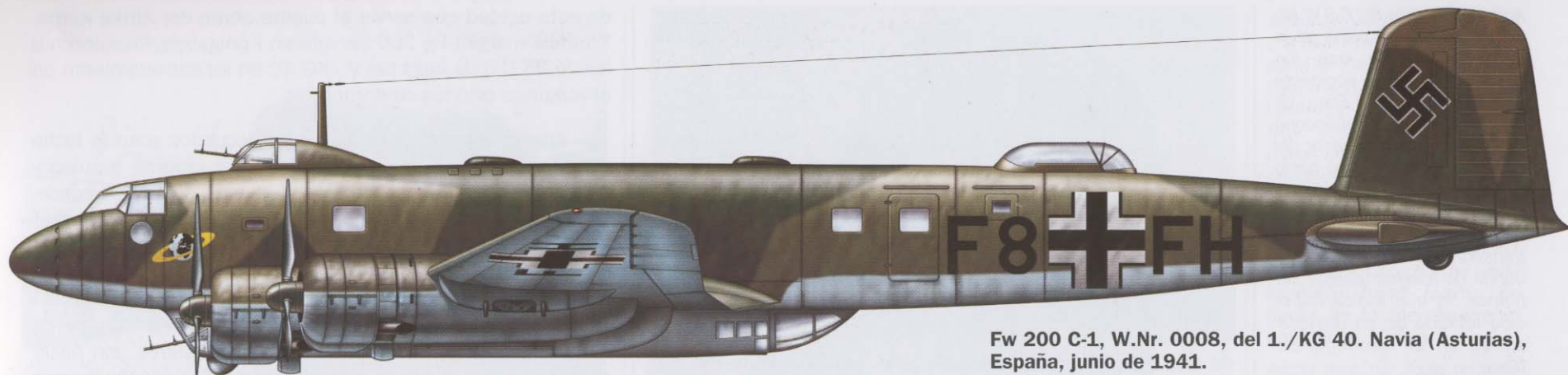


F8+GL y llegó a efectuar un vuelo épico de 5.000 km a Groenlandia el 27 de marzo a los mandos de otro as del *Kampfgeschwader*, el capitán Bernhard Jope, para comprobar la navegabilidad del estrecho de Dinamarca.

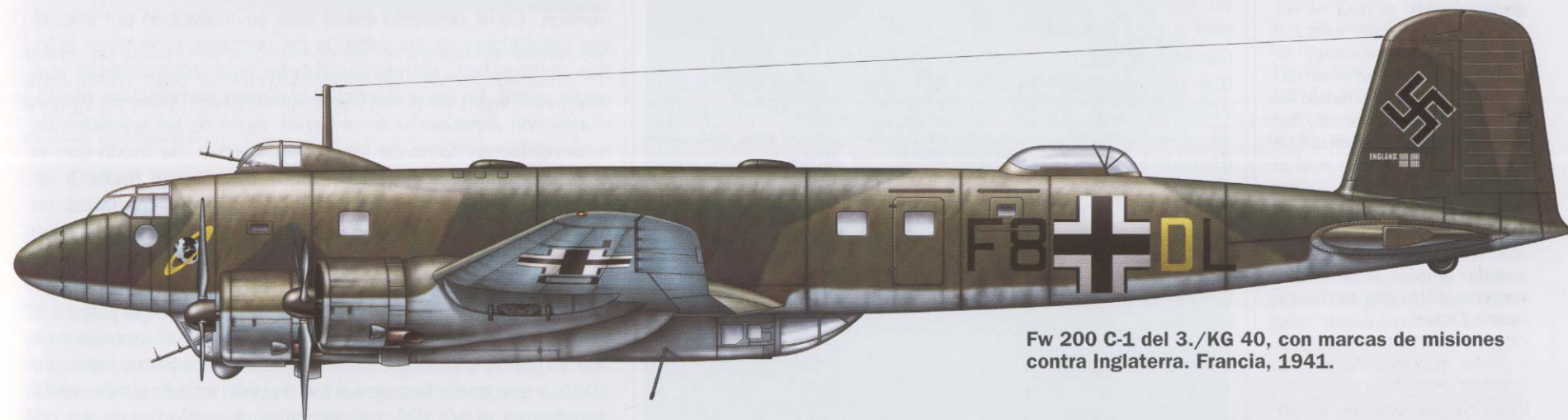
Casi al mismo tiempo, en abril, en Lüneburg se había constituido con los otros aviones requisados a *Lufthansa* un *Ergänzungstaffel*, o escuadrón de complemento para la formación de nuevas tripulaciones del KG 40, dotado con cuatro aviones. Posteriormente se crearía el IV./KG 40 que pasaría a asumir sus funciones⁵ en Châteaudun y luego en Lechfeld, con los Fw 200 integrados en el 10. *Staffel*. Dos

⁵ Principalmente haciendo vuelos sobre tierra y algún vuelo de práctica sobre el mar hasta los 10° W y sólo a partir de diciembre de 1943 hasta los 20° W.

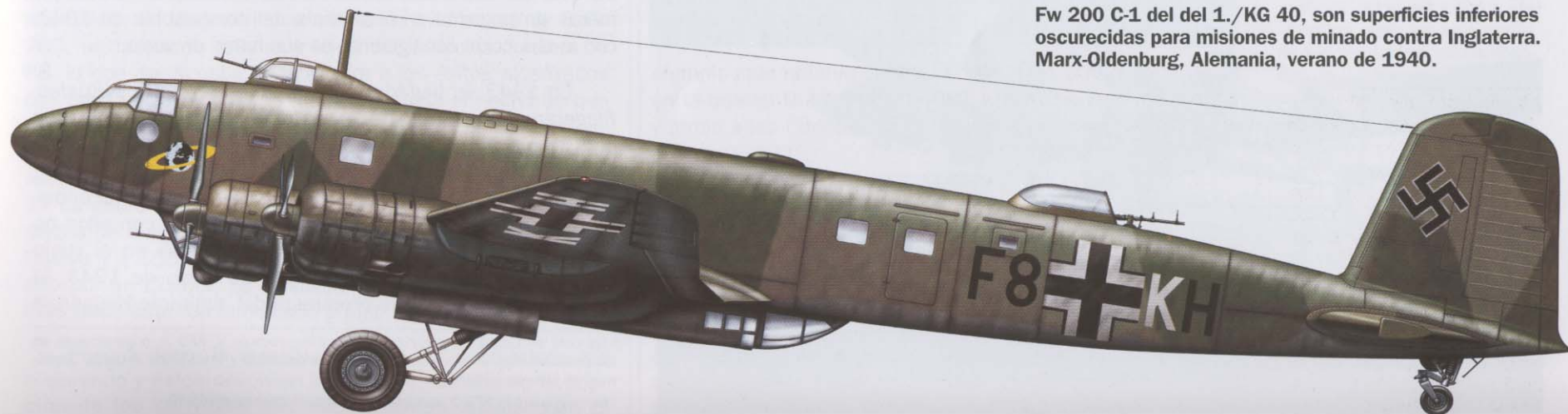




Fw 200 C-1, W.Nr. 0008, del 1./KG 40. Navia (Asturias), España, junio de 1941.



Fw 200 C-1 del 3./KG 40, con marcas de misiones contra Inglaterra. Francia, 1941.



Fw 200 C-1 del 1./KG 40, con superficies inferiores oscurecidas para misiones de minado contra Inglaterra. Marx-Oldenburg, Alemania, verano de 1940.

Arriba: Otra vista del C-3 W.Nr. 0025. La lista de bajas de la Luftwaffe señala que los daños de 15% en accidente en Zaporozhie el 29 Enero de 1943 motivaron su abandono sin ser reparado. A pesar del código que lo identifica como perteneciente al 12./KG 40, con su letra ribeteada en blanco, estaba asignado como transporte al KGrzbV 200. La banda de fuselaje parece ser blanca, lo que indica haber sido retirado de un destacamento en el Mediterráneo. (Crow)

Another view of C-3 W.Nr. 0025. The Luftwaffe loss list recorded 15 % damage in accident at Zaporozhie on 29 January 1943 which forced its abandonment. Despite the code identifying it as belonging to 12./KG 40, with a white-bordered letter, it was assigned to KGrzbV 200 as a transport. The fuselage band seems to be white, which should imply a previous detachment to the Mediterranean. (Crow)



de sus aparatos realizarían vuelos al aeropuerto de Eleusis en Atenas, en apoyo de los aviones del III./KG 40 destacados a esta base para efectuar ataques contra objetivos navales en el canal de Suez. Posteriormente, y a medida que los nuevos Heinkel He 177 empezaban a entrar en servicio con el 10./KG 40, estos veteranos aviones pasaron al 11./KG 40 a comienzos de 1942. En mayo de ese año uno de estos aviones serviría con el III./KGzbV 1 (*Savoia Staffel*) en vuelos de transporte a Bengasi, Libia, desde el aeródromo italiano de Lecce. También el Fw 200 D-2c W.Nr. 0021 NA+VN efectuaría misiones de escuela en marzo de 1943 con el LTS 290, *Lufttransportstaffel* 290, para entrenar a las tripulaciones que volarían con los Junkers Ju 90, Ju 252 y Ju 290, Arado Ar 232 y Piaggio P-108T



de esta unidad que servía al puente aéreo del *Afrika Korps*. Y también algún Fw 200 serviría en Königsberg-Prowehren a los Ju 88 C-6 de caza del V./KG 40 en su entrenamiento en el ataque a aviones cuatrimotores.

Aparte la escasez de aviones adecuados para la lucha marítima, la *Luftwaffe* descuidó la preparación de tripulaciones especializadas en misiones marítimas de largo alcance. Hasta el verano de 1941 no se estableció la *Kampfschulgeschwader* 3⁶, KSG 3, un ala de entrenamiento de bombardeo que formó a 220 tripulaciones de la *Luftflotte* 3 hasta su disolución a finales de enero de 1943, convirtiéndose en KG 103. Las tripulaciones formadas por el ala se entrenaron exclusivamente en ataques a objetivos terrestres, sin hacer prácticas sobre el mar ni ejercicios conjuntos con las fuerzas navales. En la *Luftwaffe* estos sólo se realizaban por iniciativas individuales de los jefes de las unidades y no como práctica sistemática, siendo maniobras más improvisadas que organizadas. En esos ejercicios tampoco participaban tripulaciones con experiencia en el frente, tanto de las unidades de reconocimiento como de las de bombardeo, de modo que el perfeccionamiento sólo se lograba en el propio frente a un precio muy elevado en bajas. Pocos oficiales formados en tiempos de paz sobrevivían en 1943, lo que iba en detrimento de la formación de nuevas tripulaciones. La tasa de bajas de las tripulaciones de los *Aufklärungsgruppen*, las unidades de reconocimiento, fue muy alta. Tampoco corrió mejor suerte la KSG 2⁷, especializada en la formación para las operaciones con torpedos y minado, establecida en Grossetto, Italia, en 1941, y que como la anterior fue disuelta en febrero de 1943 para formar el KG 102. Las escuelas de vuelo fueron las primeras en pagar la primera crisis del combustible en 1942, con la reducción consiguiente de sus horas de vuelo.

En 1943 se llegaría a la paradoja de que los *Küstenfliegergruppen* –las unidades de defensa costera– contasen con tripulaciones experimentadas en el vuelo marítimo y gozasen de la presencia de observadores de la Marina... mientras que los *Fernaufklärergruppen* –las de reconocimiento de largo alcance– que deberían contar con ellos no los tenían y sus tripulaciones se entrenaban en el vuelo sobre tierra exclusivamente. El 31 de mayo de 1943, la *Luftwaffe* consideraría la propuesta del almirante Hausen, a

⁶ Se creó en Cognac a partir de la Kampfliegerschule 3, KFS 3, originalmente en las proximidades de Varsovia en fecha desconocida y trnsferida a Barth, Greifswald en julio de 1941.

⁷ Su origen era la KFS 2, establecida en Linz-Hörsching en 1940.



través de Dönitz, de la creación de un centro de formación adecuado, pero el *Ausbildungsfliegerführer Ostsee*, el Mando de Entrenamiento del Báltico, no se formaría hasta el mes de octubre.

El cenit del KG 40

En enero de 1941 el tonelaje de buques hundidos por los submarinos se redujo a la mitad de los meses precedentes. En enero y febrero aumentan los éxitos de los *Condor*: el primer mes son hundidos 15 barcos por 63.175 TRB y dañados otros tres por 11.593 TRB, mientras que en el segundo son 22 por 84.515 TRB y 14 por 70.747 TRB respectivamente, consituyendo un "glückliche Zeit", un tiempo feliz, similar al que habían gozado hasta entonces los submarinos, con más barcos hundidos que en todo el año 1940. La disponibilidad media de aviones es de 6 Fw 200, un factor de 1,9, muy lejos del 7 de los Junkers Ju 88, lo que da, si cabe, mayor valor a los éxitos alcanzados con fuerzas tan exigüas, a lo que se suma el hecho de que cada una de las tripulaciones no realizaba más de tres vuelos cada dos semanas. A uno de esos buques, el *Baron Renfrew* (3.635 TRB), a punto estuvo de tocarle el turno el 27 de enero navegando con el convoy OG51. Transportaba piezas de maquinaria pesada desde el estuario del Clyde a Huelva y a 350 millas de las islas Orcadas fue bombardeado por un *Condor*. La tripulación abandonó el barco pero más tarde éste fue remolcado a Mull.

Poco a poco, la colaboración con los submarinos fue mejorando y éstos devolvían los favores, señalando la posición de los convoyes que ellos mismos localizaban. El



ejemplo más notable puede ser la acción del 25 de febrero, en la cual el **U 47** de Günther Prien hundió tres mercantes y atrajo a los *Condor*, que destruyeron otros seis barcos del convoy OB290.

Otro *Condor* se estrelló en Irlanda el 5 de febrero de 1941: esta vez perfectamente identificado, pues se trataba del C-3 con W.Nr. 0042 y código F8+AH, del mismo escuadrón que el anterior, y cayó en las proximidades de Bantry, en el condado de Cork. Estaba al mando del *Obt* Paul Gömmmer. En compañía de otros aviones de la unidad, había atacado un convoy que se dirigía al Reino Unido, pero fue alcanzado por la antiaérea del mercante *Major C*. Sólo hubo un superviviente.

Arriba izquierda: Este Fw 200 C-3 del 9./KG 40 fue fotografiado en Lecce, donde estaba destacado en apoyo del Afrika Korps. La banda de fuselaje despeja las últimas dudas sobre el teatro de operaciones. (Goss)

This Fw 200 C-3 of 9./KG 40 was photographed at Lecce, on a detachment in support of the Afrika Korps. The white fuselage band leaves no doubt as to the theatre of operations. (Goss)

Arriba derecha: Todo un veterano de guerra, este «Condor» luce 45 símbolos de misiones contra Inglaterra en la deriva y 11 siluetas de buques atacados. En primer plano, destaca el contrapeso triangular del timón de profundidad. (BA 101/618/2628/30)

A real war veteran, this Condor sports 45 symbols of missions on England on the fin and the silhouettes of 11 ships attacked on the rudder. In the foreground, the triangular mass-balance of the starboard elevator. (BA 101/618/2628/30)

Página anterior abajo: Aunque los primeros pilotos de «Condor» eran generalmente experimentados comandantes de Lufthansa, este ya no era el caso una vez alargada la guerra más de lo previsto. (BA 101/617/2575/5A)

Although the first Condor pilots used to be experienced Lufthansa captains, that was not the case when the war lasted longer than expected. In this rather posed picture, an officer and an NCO have a look at a chart with an Fw 200 C-3 in the background, possibly from 7./KG 40, almost ready for take-off. (BA 101/617/2575/5A)

El trasatlántico británico «Duchess of York», hundido por el Oblt Ludwig Progner, a las 22.05 del 11 Julio de 1943, al oeste de Portugal, sería una de las últimas víctimas del «Condor». Triunfo más fortuito que otra cosa, pero también fue su segunda víctima más grande, después del «Empress of Britain». (Goss)

The troop-carrier liner Duchess of York, hit by Oblt Ludwig Progner at 22.05 hrs on 11 July 1943 W of Portugal. One of the Condor last victims, a rather fortuitous success, but only its second biggest success after the sinking of the Empress of Britain. (Goss)



A partir de marzo, el KG 40 empezó a diferenciar las misiones ofensivas de las de reconocimiento marítimo: las ofensivas se reservaron al 4./KG 40, equipado temporalmente con He 111 H-4, hasta la creación en abril del III./KG 40, equipado exclusivamente con He 111. En esa misma época se creó el II./KG 40 a partir del 5./KG 40, que no era otro que el antiguo Erg.St./KG 40, equipado con Dornier Do 217 E-4. Tras esta reorganización, los Condor del I./KG 40 se dedicaron principalmente al reconocimiento de largo alcance y la observación meteorológica, con las misiones ofensivas antibuque relegadas a segundo plano.

El conflicto entre Göring y la marina se acentuaba. El 7 de febrero de 1941 el mariscal reclamó la devolución del I./KG 40, cuya transferencia había permitido Hitler sin su conocimiento. La solución de compromiso fue crear el *Fliegerführer Atlantik*, con mando en Lorient, y el *Fliegerführer Nord* con mando en Stavanger, subordinados a la *Luftflotte 3* y a la *Luftflotte 5* respectivamente, y dedicados exclusivamente a la lucha marítima, a semejanza del *Coastal Command* de la RAF. Hitler dio la orden el 24 de febrero y la cuestión quedó zanjada por una temporada.

Incidentes en Portugal y España

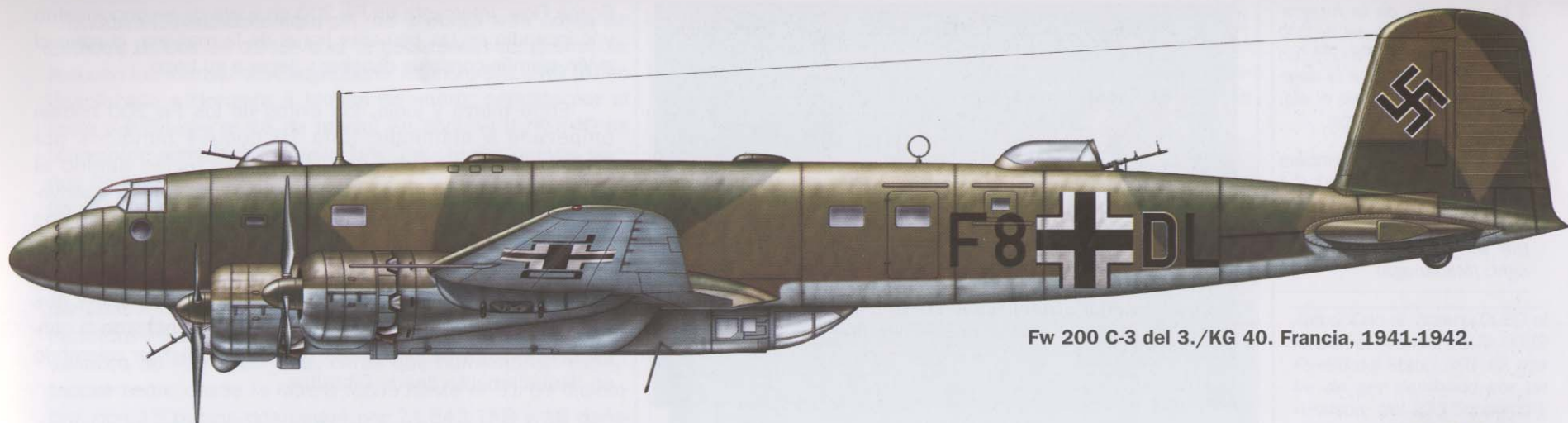
Los Condor mordieron el polvo en Portugal antes que en España. Y el primero en hacerlo sería el Fw 200 C-1 W.Nr. 0003 F8+DK, al mando del Oblt Erich Adam, del 2./KG 40. A las seis de la mañana del 9 de febrero de 1941, cinco aviones habían despegado de la base de Mérignac, en las proximidades de Burdeos, dirigidos por el *Staffelkapitän*, el Hptm Fritz Fliegel, y su objetivo era el convoy HG 53. Los Condor atacaron y hundieron cuatro barcos, entre ellos el *Jura* (1.759 TRB) que había zarpado de Huelva con mineral de hierro, y el

Dagmar I (2.471 TRB), que procedía de Málaga al estuario del Clyde cargado de naranjas. El avión de Adam fue alcanzado por la antiaérea del barco que estaba atacando y no le quedó más remedio que poner rumbo a España inmediatamente, al perder combustible. Sus órdenes eran dirigirse a Bilbao o Sevilla, pero la radio de Tablada no estaba activa. Consiguió aterrizar a las 20.30 en un olivar en las cercanías de Serpa, en Moura, Portugal, creyendo que estaba en territorio español. Pronto serían repatriados. Los Condor sobrevolarían las Azores en varias ocasiones y los quince Gloster *Gladiator* de la E.E.C. nº 1 y nº2 (*Esquadilha Expedicionária de Caça*) destinados a las bases de Santana, en Rabo de Peixe, y As Lages respectivamente y una batería de 40 mm y otra de 94 mm poco o nada pudieron hacer por impedirlo. Al menos en una ocasión un Condor llegó a sobrevolar As Lages en vuelo rasante un amanecer.

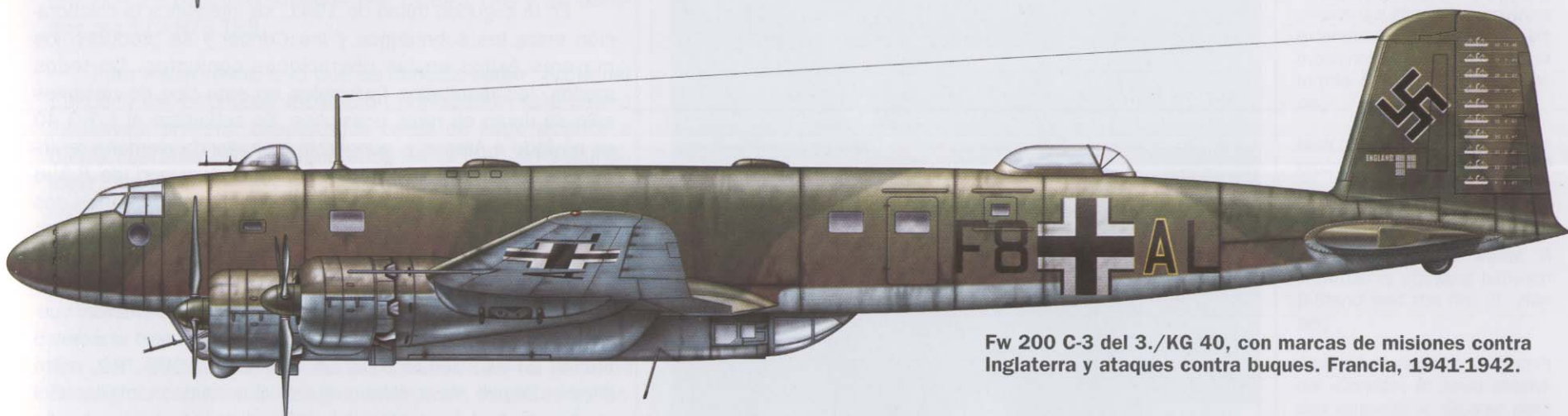
De nuevo en Irlanda, el 18 de abril el Fw 200 C-3 W.Nr.0053 F8+GL del 3./KG 40 del Oblt Ernst Müller se estrellaba en el mar y sus seis tripulantes eran internados.

El 15 de junio, tres Condor fueron dañados al atacar un convoy frente al cabo San Vicente. Ese día el Fw 200 C-3 W.Nr.0061 F8+KL de la 3./KG 40 del Oblt Erich Westermann se estrellaba a cuatro kilómetros de Amareleja, Portugal, sin supervivientes. Para Günther Ott, historiador del KG 40, el accidente se habría debido a causas técnicas. El agregado aéreo dijo en su informe que el avión había explotado en el aire. El Fw 200 C-1 W.Nr.0008 F8+FH, del Lt Otto Gose del 1./KG 40, realiza un aterrizaje de emergencia en el campo de Navia, Asturias, ese mismo día, con un muerto a bordo, el Ogr Oskar Meißner. Despegaba, ya reparado, tres días más tarde, rumbo a Burdeos. No sería este el único paso clandestino de un Condor militar por España: el F8+EL del 3./K.G.40 al mando del Lt Mayr atacaba un convoy, tras despegar de Cognac el 5 de julio a las 13:10. A las 20:50 bombardeaba su objetivo desde 4.200 metros, sin resultado. Los flaps del F8+EL se habían desplegado al aproximarse al convoy, y el consiguiente consumo elevado de combustible le obligó a aterrizar en Sevilla a repostar a las 22:45. Por cortesía de la autoridades españolas, el F8+EL fue reabastecido y la propia tripulación consiguió resolver el problema de los flaps. A las 03:28 de la madrugada despegaba de Sevilla, aterrizando en Cognac a las 07:15 del 6 de julio.

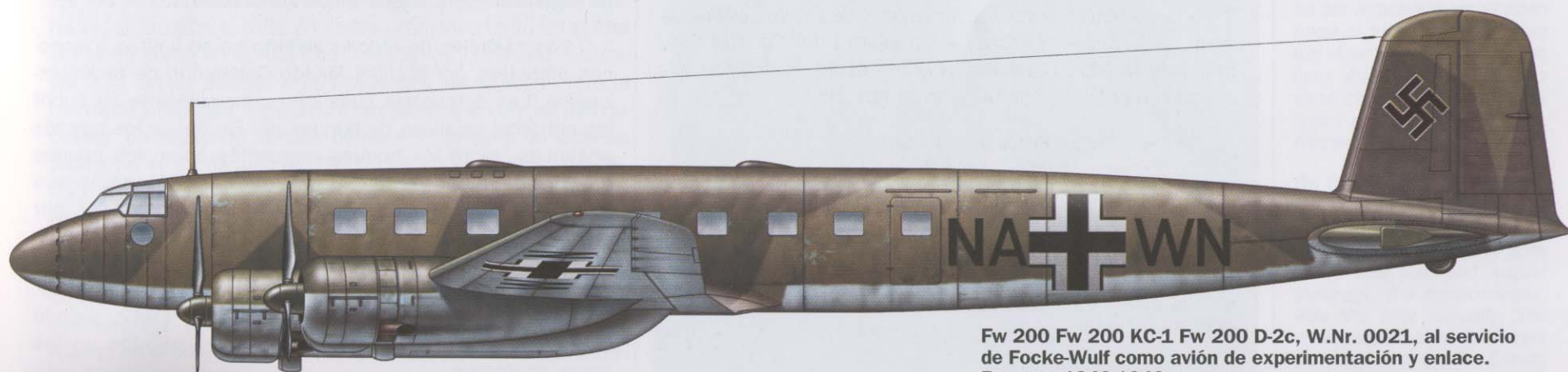
El 25 de mayo, un Hurricane pilotado por el F/O Eckford del 253 Sq, encargado temporalmente de la defensa de



Fw 200 C-3 del 3./KG 40. Francia, 1941-1942.



Fw 200 C-3 del 3./KG 40, con marcas de misiones contra Inglaterra y ataques contra buques. Francia, 1941-1942.



Fw 200 Fw 200 KC-1 Fw 200 D-2c, W.Nr. 0021, al servicio de Focke-Wulf como avión de experimentación y enlace. Bremen, 1940-1943.

A la izquierda de la fotografía, tres tripulantes del Fw 200 C-1 W.Nr.0008 F8+FH en Navia, (Asturias). y a la derecha, a la sombra bajo el ala, otros más. (Madariaga)

On the left, three members of the crew of Fw 200 C-1 W.Nr.0008 F8+FH at Navia, Spain. Some more are under the wing's shadow on the right. (Madariaga)



Scapa Flow, intercepta un Fw 200 en vuelo de reconocimiento y lo incendia en las primeras horas de la mañana, aunque el avión alemán consigue escapar y llegar a su base.

Entre marzo y junio, los éxitos de los Fw 200 habían empezado a disminuir: sólo 16 buques hundidos por 90.371 TRB, mientras que las bajas crecían debido al refuerzo de las defensas antiaéreas de los buques y convoyes. En marzo, los *Condor* efectuaron 55 misiones con una baja; en abril, las misiones subieron a 74 y las bajas a cuatro. No hay cifras concretas de las misiones de mayo y junio, pero las bajas fueron respectivamente de uno y dos aviones. Por si fuera poco, los convoyes empezaron a contar con escolta de bimotores Bristol *Beaufighter* operando en destacamento desde Gibraltar.

En la segunda mitad de 1941, se intensifica la colaboración entre los submarinos y los *Condor* y se producen los mayores éxitos en las operaciones conjuntas. De todos modos, los resultados favorables en este tipo de misiones sólo se darán en raras ocasiones. En setiembre el I./KG 40 es enviado a Atenas y, aunque la propaganda alemana reivindicó la destrucción del mercante *City of Auckland*, de 8.336 TRB, a manos de nuestro conocido el Lt Mayr, y de otros dos barcos en el estrecho de Dubal y el golfo de Suez las noches del 9 y del 10, atacados por el *Oblt Dostlebe*, lo cierto es que estos buques sólo resultaron dañados. De nuevo, en diciembre otros seis Fw 200 son enviados a Brindisi a efectuar vuelos de transporte. En el Atlántico los *Condor* sólo hunden 5 barcos en ese período, por un total de 11.985 TRB, entre ellos el *Empire Hurst*, cuya carga de mineral de hierro español no llegaría al puerto inglés al que iba destinada.

Las misiones de reconocimiento no se limitan a acciones ofensivas del BdU, el Mando Submarino de la *Kriegsmarine*. Las defensivas consisten principalmente en cubrir las entradas y salidas de buques del Eje desde los puertos atlánticos, tanto los buques mercantes como los buques de superficie, en especial los corsarios, dependientes todos ellos del *Gruppe West* de la *Kriegsmarine*. Así, por ejemplo, en noviembre de 1941, 62 misiones de los Fw 200 son realizadas a favor del BdU y ocho para el *Gruppe West* y 23 y 10, respectivamente, en el mes de diciembre. Este tipo de operaciones se reducen en 1942, siendo subordinadas a la presencia de buques aliados en las zonas de interés.

Con el desplazamiento de los *U-Boote* a la costa de Estados Unidos en 1942, tras la declaración de guerra, se reducen las fuerzas del *Fliegerführer Atlantik*. El 1./KG 40 es desplazado a Noruega a finales de enero, seguido por el resto del *Gruppe* el 16 de marzo. En abril, el 11./KG 40 es retirado de primera línea hasta junio para recibir nuevos aviones destinados a dos de sus *Staffeln*. Además tendrían que hacerse cargo también del reconocimiento del Mar del Norte

La reacción aliada

Entre el 15 de agosto y el 15 de noviembre de 1940, los *Condor* habían atacado 43 buques, de los cuales fueron hundidos nueve por un total de 44.066 TRB y otros 12 dañados por 154.165 TRB, cifras que aumentarían espectacularmente desde la última fecha hasta el 31 de diciembre, con 15 barcos destruidos por 74.543 TRB y 18 dañados por 179.873 TRB.

Para hacer frente a lo que se conocía como “azote del *Condor*”, los británicos recurrieron principalmente a cuatro iniciativas: primero, desplazando cazas de largo alcance a bases costeras para interceptarlos en el mar; en segundo lugar, atacarlos en sus propias bases; en tercero, dotar a algunos mercantes de más de 5.000 toneladas con una defensa en forma de aviones embarcados y, por último, dotar a los convoyes mayores con portaaviones de escolta.

Los Bristol *Blenheim* del 236 *Squadron* fueron desplazados a la base de Aldergrove, pero estos aviones nunca llegarían a encontrarse con los *Condor*. A partir de 1943, tanto los *Beaufighter* como los De Havilland *Mosquito*, frente a los cuales los lentos cuatrimotores alemanes no tenían nada que hacer, alcanzaron el éxito en varias ocasiones tanto en el Mar del Norte como en el Atlántico. Incluso los Lockheed *Hudson* del 233 *Sq* en escolta a convoyes que navegaban entre la metrópoli y Gibraltar llegaron a interceptarlos en un par de ocasiones, consiguiendo sendos derribos. El primero de ellos se produciría el 23 de julio de 1941, cuando el *Hudson* AM536, ZS-J, pilotado por el P/O R.O.H. Down, se disponía a abandonar su escolta al convoy OG69, momento en el que se presentó el Fw 200 C-3 del *Ofw* Bleichert, W.Nr. 0069, F8+BB, disponiéndose a atacar el convoy. Tras un combate de escasos minutos, el *Condor* amarró con bastante buena fortuna. Un meteorólogo que formaba parte de la tripulación resultó muerto en el combate, mientras que los seis miembros restantes fueron rescatados por la corbeta HMS *Begonia*.

El segundo intento, el bombardeo de la base de Mérignac, se produciría por primera vez la noche del 22 al 23 de noviembre de 1940 y afectó a cuatro hangares, siendo destruidos dos de los seis Fw 200 presentes. Los ataques se



Arriba: Con el convoy OG69 al fondo, el «Condor» W.Nr.0069 F8+BB del Stab 1./KG 40, acaba de ser derribado por un «Hudson» del 233 Squadron y amarrar. La gasolina empieza a extenderse sobre el mar. Un tripulante está en pie entre la torreta B y la deriva. (K. Harper)

With convoy OG69 in the background, Condor W.Nr.0069 F8+BB of Stab 1./KG 40, shot down by a 233 Squadron Hudson, has just ditched. Petrol is spreading on the water. A crewman is standing between B-Stand and the fin. (K. Harper)



Abajo: A la derecha de la cola del «Condor», la balsa salvavidas empieza a alejarse para no ser arrastrada por el avión hacia el fondo. La única baja fue el meteorólogo, el Reg Rat Insp August Dollinger. Los siete tripulantes serán rescatados por los británicos. (K. Harper)

On the right of the Condor's tail, the crew begins to row away from the wreck so as not to be engulfed when it goes down. Reg Rat Insp August Dollinger, the meteorologist, was the only casualty. The other seven crew members were rescued by the British. (K. Harper)

Un «Wellington» MkIc del 221 Sq releva al «Hudson» en la escolta al convoy, mientras una corveta se aproxima a investigar. (K. Harper)

A MkIc 221 Sq Wellington takes the relieve of the Hudson on the convoy escort duties, as a corvette comes to investigate. (K. Harper)



La tripulación del «Condor» del Ofw Heinrich Bleichert es rescatada por la corbeta británica HMS «Begonia». (K. Harper)

The crew of Ofw Heinrich Bleichert's Condor is rescued by the corvette HMS Begonia. (K. Harper)

repetirían a lo largo de la guerra, pero afectaron sobre todo a las instalaciones, pues el número de *Condor* en servicio siguió aumentando lenta pero progresivamente y relativamente pocos aviones resultarían destruidos en los bombardeos. A comienzos de 1941 se llegó incluso a planear un golpe de comando, utilizando el Fw 200 danés exiliado en Gran Bretaña para aproximarse a Mérignac sin ser detectado y destruir en tierra el mayor número posible de aviones, acción que no se llevó a cabo.

De forma esporádica, se producían encuentros entre los aviones antisubmarinos británicos y los *Condor* que acababan en combate, pero esto no era una solución. El *Coastal Command* desplazó escuadrones a la costa occidental británica y la ocupación de Islandia había permitido establecer bases aéreas para defender el Mar del Norte y el Atlántico Norte. De todos modos, la medida no sería suficiente: estaba claro que hacían falta aviones embarcados, pero el concepto de portaaviones de escolta aún no existía. Una vez más los británicos tuvieron que recurrir al ingenio, sacando de la manga el caza de usar y tirar. Así nacieron los FCS-Ships, *Fighter Catapult Ships*, buques de la *Royal Navy* con catapultas, con un máximo de tres cazas, que tendrían que amarar una vez efectuada su misión, a menos que estuvieran cerca de tierra y pudieran dirigirse a un aeródromo, y los CAM-Ships, *Catapult-Armed Merchant ships*, mercantes de un desplazamiento mínimo de 5.000 toneladas, igualmente dotados de catapultas. La decisión se tomó en una reunión del *Ministry of Shipping* con el Almirantazgo en octubre de 1940 ante el aumento de los ataques de los *Condor* más allá de los 10° W. Los tipos de aviones que se utilizarían serían los *Fairey Fulmar* Mk I y II y *Hawker Hurricane* Mk I y *Sea Hurricane* Mk I. En enero de 1941, se encargaron 50 equipos de modificación para los *Sea Hurricane* y los primeros aparatos se entregaron a final de mes. Los pilotos procedían del 804 *Squadron* de la *Fleet Air Arm*. En cuanto los buques, el primer FCS-Ship fue el HMS *Pegasus*, un buque escuela de hidroaviones, cuyo primer encuentro con los *Condor* se produjo el 11 de enero de 1941 cuando escoltaba el convoy S160, aunque el avión alemán no pudo ser interceptado, al carecer de radar el *Pegasus*. El 7 de junio, al menos el piloto del *Fulmar* lanzado en esa ocasión consiguió avistar el avión alemán, pero éste logró escabullirse entre las nubes. La lentitud del *Fulmar* le impediría dar caza a los aviones avistados el 10 de junio y el 7 de julio, antes de que el *Peggy*, como lo conocían sus tripulantes, volviera a sus cometidos originales.



Otros FCS-Ships en servicio fueron los HMS *Ariguani*, *Maplin*, *Springbank* y *Patia*. A finales de junio de 1941 había seis CAM-Ships en servicio. Al menos el *Ariguani* sí estaba

dotado de radar, pero éste falló en el momento álgido el 11 de mayo, justo cuando el *Fulmar* lanzado al aire estaba a punto de interceptar un *Condor* en servicio meteorológico. Tampoco hubo más suerte el 10 de junio y hasta el 27 de agosto no se produjo el primer combate, entre el *Fulmar* N4072 del S/Lt Birrel y el *Condor* F8+CL del Lt Thiede, pero el avión alemán no tuvo dificultad en escapar. Lo mismo sucedió el 18 de setiembre, a pesar de que esta vez el *Fulmar* fuera un Mk II, más rápido. También los FCS-Ships tuvieron sus bajas: el *Patia* fue hundido por Heinkel He 115 del 1./KüFlGr 506 el 27 de abril de 1941, el *Michael E* fue hundido por el **U 108** el 2 de junio, el *Springbank* fue torpedeado el 27 de setiembre por el **U 201**, teniendo que ser rematado por la corbeta HMS *Jasmine*, el *Ariguani* fue dañado por el **U 83** el 26 de octubre, pero consiguió llegar renqueante a Gibraltar, y el *Empire Rainbow* fue hundido por el **U 607** el 26 de julio de

Página siguiente abajo izquierda: un nuevo y cuasi anónimo Fw 200 C-3, SG+???. Mal número para los supersticiosos, pues 13 «Condor» recibieron un Stammkenzeichen con esas dos primeras letras, habría que descartar cinco que eran C-3/U4s con torreta HDL151, que no es el caso. Los ocho C-3 restantes fueron destruidos en operaciones. (MAP)

A brand new and almost anonymous Fw 200 C-3, SG+???. A bad number for superstitious people, 13 Condors had a Stammkenzeichen with those first two letters, but five of them were C-3/U4s with HDL151 turrets, which is not the case. The remainder eight C-3s were all destroyed on operations. (MAP)



Abajo: Después de un chaparrón, personal de tierra del KG 40 se dispone a cargar una botella de aire comprimido en un Fw 200 C-1 o C-2 del 7./KG 40. La letra individual del avión está rebordeada en blanco. (BA 101/600/1109/30)

After a downpour, KG 40 groundcrew is going to load a compressed air bottle on an Fw 200 C-1 or C-2 of 7./KG 40. The individual aircraft letter has a white border. (BA 101/600/1109/30)

Arriba izquierda: Todo el mundo quería aprovechar la popularidad del «Cóndor». Aunque muchas veces repetida, esta foto del Fw 200 C-3/U2 W.Nr. 0043 SG+KS tiene aquí un curioso uso publicitario. Como F8+AB y al mando del Hptm Fliegel, condecorado con la Cruz de Caballero d'ela Cruz de Hierro, sería derribado el 18 Julio de 1941 al oeste de Irlanda por el mercante británico «Pilar de Larrinaga». («Canario» Azaola)

Everybody wanted to make good use of the Condor's popularity. Although too often published, this picture of Fw 200 C-3/U2 W.Nr. 0043 SG+KS has a curious advertising use here for aviation paint. As F8+AB, under the command of Hptm Fliegel, decorated with the Knight's Cross, it would be shot down on 18 July 1941 W of Ireland by the British m/v Pilar de Larrinaga. («Canario» Azaola)



1942. El Maplin estaba ya dotado con los Sea Hurricane Mk la, aunque a su primer encuentro con un Fw 200 el 18 de julio de 1941 le puso fin la DCA del mercante *Pilar de Larrinaga*, que abatió el W.Nr. 0043 F8+AB del Hptm Fliegel, experimentado comandante del I./KG 40. El 3 de agosto, el Sea Hurricane I W9277 del Lt Everett consiguió la primera victoria de los FCS-Ships al derribar el Fw 200 W.Nr. 0066 del Uffz Hansek. Sin embargo, estos logros fueron más bien excepcionales, pues como mucho lo que se conseguía era alejar al intruso de la zona, habiendo logrado hacer algún impacto en el avión enemigo. El encuentro siguiente, el 14 de setiembre, acabó una vez más con la huida del avión alemán.



Progresivamente, los FCS-Ships empezaron a ser sustituidos por los CAM-Ships. El *Maplin* volvió a su vida civil como mercante en junio de 1942. Se ordenó el alistamiento de 35 CAM-Ships. Uno de éstos, el *Empire Heath*, conseguía el segundo derribo de un Fw 200 el 1 de noviembre de 1942: el W.Nr. 0070 F8+DS del *ObIt* Arno Gross, abatido por el *Sea Hurricane* del *F/O* N Taylor. Y el último *Condor* destruido por un caza catapultado lo sería el 29 de julio de 1943, cuando la mayoría de los CAM-ships ya habían sido retirados de servicio, ante la llegada inminente de los portaaviones de escolta. Esta última victoria sería sobre el Fw 200 C-4 W.Nr. 0132 del *Fw* Alfred Wolfrass, que atacaba el convoy.

Un fugaz intento fracasado fue el disponer buques-trampa que se situarían a la zaga de un convoy fingiendo quedar rezagados y esperar con diez piezas antiaéreas al acecho, pero el único buque así preparado, el *Crispin*, fue hundido por el **U 107** el 3 de febrero de 1941, sin llegar a hacer un solo disparo.

Quizá el medio de defensa más insólito era un cable metálico lanzado mediante cohete, cuya caída era frenada por un paracaídas, para actuar de forma similar a los globos de barrera en tierra, con la particularidad de contar con una mina en sus extremos, que debería explotar al entrar en contacto con el avión. El único caso conocido de un encuentro de este tipo se produjo el 14 de agosto de 1941, cuando el F8+BL del *Lt* Vüllers aterrizó intacto en Cognac arrastrando 200 m de cable, con su paracaídas ... y la mina sin explotar.

El 21 de diciembre de 1941, el Fw 200 C-3/U4 W.Nr. 0073 F8+FH del *ObIt* Herbert Schreyer del 1./KG 40 se estrellaba en Ramales, Santander, sin que se puedan determinar las causas del accidente. No hubo supervivientes. El avión lucía cuatro marcas de ataques a Inglaterra en su deriva, aún visibles.

El primer portaaviones de escolta británico, el HMS *Audacity*, entraba en servicio en setiembre de 1941 y antes de que finalizara el año sus Grumman *Martlet*⁸ del 802 *Sq* derribarían tres Fw 200 escoltando convoyes en la ruta de Gibraltar. El combate del 8 de noviembre al oeste de Portugal fue antológico: el Fw 200 W.Nr. 0083 F8+ZL del *ObIt* Karl Krüger consiguió derribar el *Martlet* I BJ516 del *L/Cdr* John Milnes Wintour, antes de caer de caer a su vez bajo

las ametralladoras de otro anónimo *Martlet*, pilotado por el *S/L* E.M. Brown. La paradoja del caso es que el HMS *Audacity*, buque de 11.000 toneladas, dotado con seis *Martlet*, era un antiguo mercante alemán de 5.573 TRB, el *Hannover*, capturado frente a la República Dominicana por el crucero HMS *Dunedin* y el destructor canadiense HMCS *Assiniboine* el 9 de marzo de 1940, pero su vida no sería muy larga, pues fue hundido por un torpedo del **U 751** justo el mismo día en que el *Condor* del *ObIt* Schreyer se estrellaba en Ramales.

En la primavera de 1941 el Mando Costero de la RAF empezaría a recibir sus primeros *Liberator* Mk I⁹ y uno de ellos, el AM924, asignado al 120 *Squadron* y pilotado por el *F/O* Llewellyn, entabló el 4 de octubre de 1941 el que probablemente fue primer combate entre un *Condor* y un *Liberator*, cuando escoltaba el convoy OG75. Ambos cuatrimotores regresaron a casa con algunos impactos y el AM924 además con un motor parado y su hélice en bandera, pero consiguió aterrizar sin problemas en su base norirlandesa de Nutts Corner. El 120 *Squadron* no tardaría en volver a vérselas con los *Condor*, esta vez el 14 de diciembre de 1941, escoltando el convoy HG76, pero sin que ninguno de los dos aviones fuera alcanzado.

Año 1942

El 2 de enero, el Fw 200 C-3/U4 W.Nr. 0088 F8+LL, al mando del *Ofw* Herbert Fahje del 3./KG 40, despegaba de Cognac a las 14.50 en misión de reconocimiento armado. A las 20.00 horas el avión ataca un patrullero aliado con dos bombas de 250 kilos, pero es alcanzado por la antiaérea del barco en varios depósitos de combustible, los motores de babor, timón de dirección, compensador e instrumentos de navegación. No conseguirá ir más allá de Finisterre, pues amara y se hunde en la ría de Camariñas, A Coruña, a las 22.22 horas. Los británicos supieron que un avión alemán había amarrado en la ría e incluso consiguieron identificar el tipo de avión. Al día siguiente el Jefe del E.M. del Aire telegrafía al Jefe de la 5ª Región Aérea en Valladolid, autorizando al agregado adjunto aéreo alemán a aterrizar en Santiago de Compostela en el Focke Wulf Fw 58 de la embajada. Fahje y su tripulación son repatriados pero la suerte

De arriba abajo...: Un Fw 200 C-3/U4, con la torreta HDL151. Este avión ya está asignado a un Gruppe del KG 40, pues los conos de hélice lucen el color de la unidad. (Selinger)

An Fw 200 C-3/U4, with an HDL151 turret. This particular aircraft is already assigned to a Gruppe of KG 40, as the propeller spinners have the unit's colour. (Selinger)

De nuevo un Fw 200 C-3, también asignado a un Gruppe del KG 40, con el color de la unidad en los conos de hélice. Si son blancos, pertenecen al 7./KG 40. (Selinger)

Again an Fw 200 C-3, also assigned to a Gruppe of KG 40, with the propeller spinners in the unit's colour. If they are white, it belongs to 7./KG 40. (Selinger)

Otro Fw 200 C-3 en el que sólo se aprecia la letra individual "G" ribeteada por el color de la unidad que, al igual de los conos de hélice, pueden estar pintada en verde, lo que señalaría a un avión del Stab I. o del III./KG 40. (Selinger)

Another Fw 200 C-3. This time the individual aircraft 'G' with the unit's colour, as well as the propeller spinners, could be green, which denotes a I. or III./KG 40 Stab aircraft. (Selinger)

⁸ Versión británica del Grumman F4F *Wildcat*.

⁹ Variante Británica del LB-30B, de los que la RAF recibió 19 ejemplares. Los LB-30A, a la inversa del Cóndor, eran bombarderos transformados en transportes, que en la variante B volvieron a su cometido original ofensivo como aviones anti-submarinos.

De arriba abajo: Para finalizar el ejercicio de reconocimiento, un primer plano del C-3 de la página 168 –foto central de la columna de la derecha– ahora con los motores en marcha y dispuesto a soltar los frenos... (Selinger)

To end up this reconnaissance exercise, a close-up of the C-3 –middle picture, right column of page 168–, now running up and ready to let the brakes off... (Selinger)

... y el mismo avión de la página 168 –columna de la derecha, foto inferior–, que nos permite confirmar que, por lo general, el emblema del globo terráqueo rodeado por un anillo del KG 40 estaba pintado en ambas bandas del fuselaje. (Selinger)

.. and the same aircraft –bottom picture, right column of page 168– which allows to confirm that, usually, the earth-and-ring emblem of KG 40 was on both sides of the fuselage. (Selinger)

¿Quizás una vez más el mismo avión de la foto anterior? (Arráez)

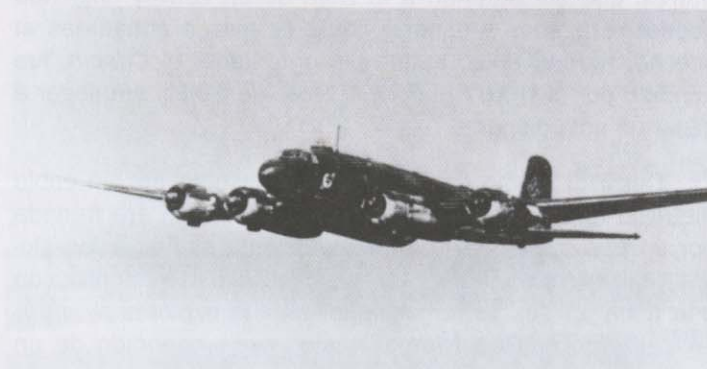
Maybe the same aircraft depicted in forward picture? (Arráez)

del *Oberfeldwebel* se acabaría el 29 de octubre: se estrellaba al despegar de Örlundet, en Noruega, con el Fw 200 C-4 W.Nr. 0162 F8+ML del 3./KG 40, muriendo toda la tripulación.

El 13 febrero, el KG 40 pierde dos aviones al noroeste de la Península: el Fw 200 C-3 W.Nr. 0102 F8+FL, del Fw Kurt Hinze del 1./KG 40, y el He 111 H-6 W.Nr. 4380 F8+ES, del 8./KG 40. Las tripulación del Heinkel será rescatada por el **U 86**. El 15 de febrero el Dornier Do 24 W.Nr. 0014 KK+US, al mando del *Hptm* Adolf Weiller del 1. *Seenotstaffel*, ameriza en la ría de Camariñas. Llevaba a bordo la tripulación del *Condor* rescatada en el Atlántico. Un camión cisterna trae gasolina de aviación desde Rozas, Lugo, y el avión despegue uno o dos días más tarde. Esta vez los británicos no tuvieron una fuente de información fiable y pensaron que el avión era un Junkers Ju 52 de flotadores, pues la embajada británica no debía de estar al tanto de la introducción del Do 24 en servicio y al leer “trimotor” concluyeron que se trataba de un Junkers. Sea como fuere, no dejaron de protestar por este nuevo trato de favor.

La siguiente baja en la Península Ibérica se producía en Portugal el 1 de mayo. Ese día un veterano de la Legión Cóndor, el *Obt* Siegfried Gall, atacó el buque armado HMS *Imperialist* en aguas portuguesas, a 60 millas al NO del cabo San Vicente, pero la antiaérea del barco lo rechazó vigorosamente. El Fw 200 C-4 W.Nr. 0120 F8+AU del 10./KG 40 puso rumbo a la costa portuguesa, que cruzaba al anochecer, consiguiendo llegar a tierra por poco, pues aterrizaba a sólo 20 metros del agua en la playa de Apúlia, en Esposende, a las 21.40. El *Uffz* Rudolf Melbig activó las cargas explosivas pero no sucedió nada, por lo que le disparó a un depósito de combustible con su pistola. Fragmentos del avión, que hizo explosión, le produjeron heridas en la garganta. Tampoco los seis miembros de esta tripulación serían internados, pero al igual que las autoridades irlandesas el año anterior, las portuguesas permitieron a miembros de la embajada británica examinar los restos del avión y la documentación recuperada.

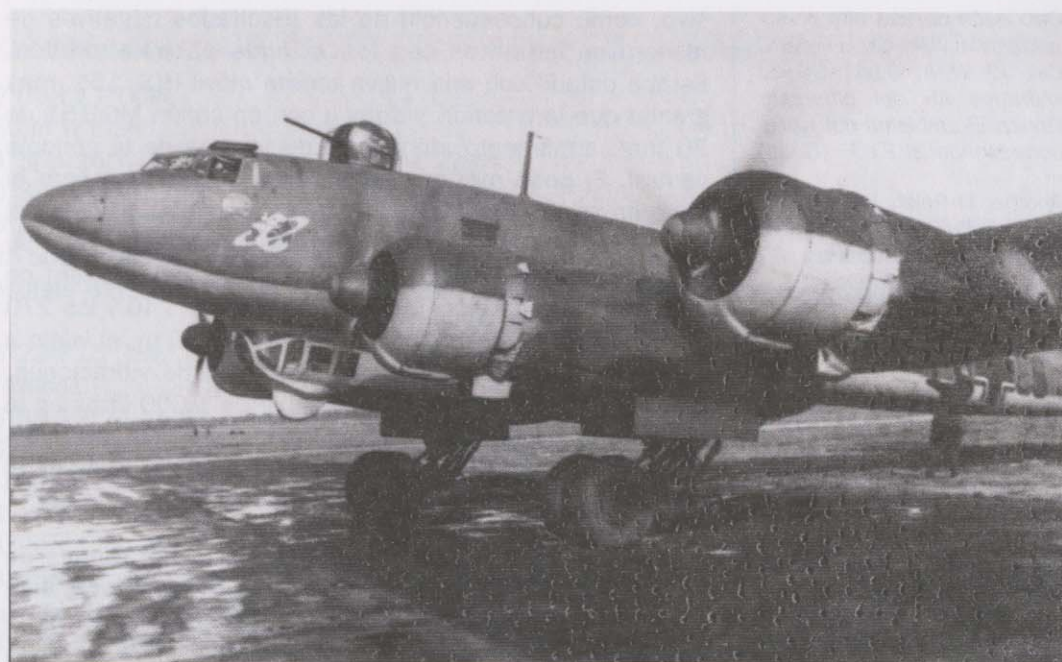
En mayo, los británicos intentaron volver a establecerse en las islas Spitzbergen, ocupadas por los alemanes desde 1940, pero los dos barcos en los que navegaban los comandos anglo-noruegos, el rompehielos *Isbjörn* y el buque para la caza de focas *Selis*, ambos noruegos, fueron atacados y hundidos por los *Condor* el día 13.



El 25 de mayo un *Condor* avistó el convoy PQ16 cerca de la Isla del Oso, un convoy procedente de puertos británicos a Murmansk vía Islandia. A pesar de la presencia del CAM-Ship *Empire Lawrence*, ocho *Condor* efectuarían 29 ataques ese día y el siguiente. En total hundirían tres barcos, incluido el *Empire Lawrence*, sin sufrir bajas.



En junio también se dio cobertura a los *U-Boote* dañados que atravesaban el golfo de Vizcaya: al *Luigi Torelli* desde su refugio de Santander y también al **U 71** y al **U 753**. El penúltimo había sido dañado por el Short *Sunderland* Mk II 'U' W3986 del 10 *Squadron* australiano el 5 de junio. Cuando el hidroavión regresaba a su base tras el ataque se topó con un *Condor* y en el breve combate el "Puercoespín", apodo del *Sunderland* entre los británicos, recibió 18 grandes impactos, pero consiguió amarrar en su base con dos heridos leves, además de reivindicar algunos impactos en el avión enemigo, cuyo segundo piloto, el *Uffz* Hochmuth, resultó muerto. El BdU insistía cada vez más en la necesidad de que el Heinkel He 177 sustituyese al *Condor*, incluso como caza de largo alcance, ante el aumento de las pérdidas de submarinos, tal como Raeder hizo saber a Hitler el 6 de agosto, pues era conocedor de la entrada en servicio del nuevo avión en el frente oriental. Sin embargo, la *Luftwaffe* no consideraba al He 177 plenamente operativo debido a los incesantes fallos que le acompañarían durante toda su existencia. De hecho, no entraría en servicio en el Atlántico hasta noviembre de 1943, aunque ya en febrero de 1941 el propio Petersen en una visita a la Heinkel había afirmado que el *Condor* era "un pato cojo". El BdU tampoco estaba satisfecho con el anuncio de la entrada en servicio del Junkers Ju 290, que la *Luftwaffe* proponía como medida interina hasta la llegada del Messerschmitt Me 264 y el Ju 390 como aviones de reconocimiento de largo alcance, cuya entrada en servicio tampoco se preveía para antes de 1945. El enorme hidroavión Blohm & Voss Bv 222 era otra solución de compromiso propuesta al BdU por la *Luftwaffe* al igual que el aún mayor Bv 238, a los que la propia fuerza aérea sólo veía como aviones de transporte.

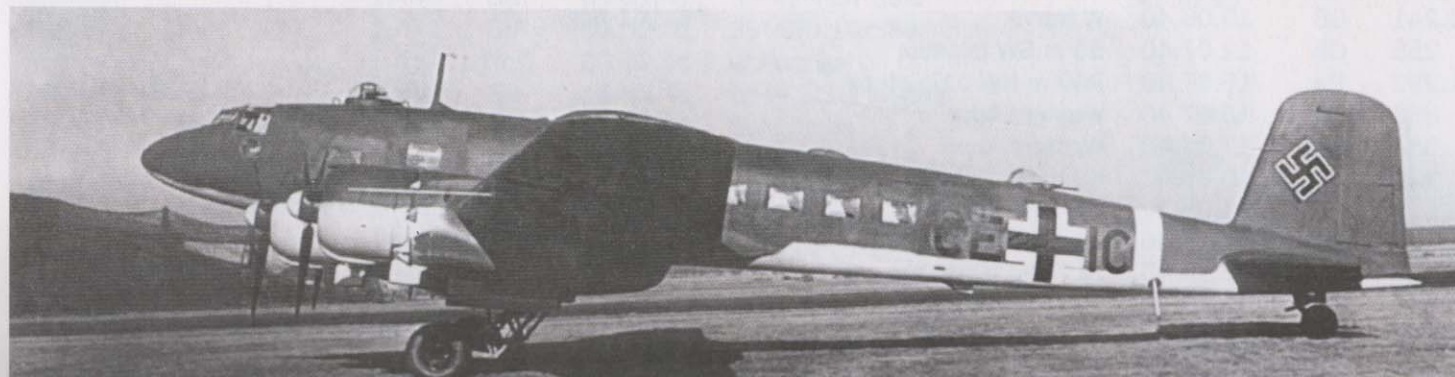


La tercera pérdida del KG 40 en España se producía en Galicia el 12 de julio. Es de suponer que el Fw 200 C-4 W.Nr. 0135 F8+BT del *Ofw* Richard Schönggraf del 9./KG 40 había despegado en misión de reconocimiento armado, pero no se sabe qué ocurrió en el Atlántico. El avión se estrelló en la ría de Muros, A Coruña, quizá intentando llegar a la costa para aterrizar. No hubo supervivientes.

La C-4 era una variante más numerosa del *Condor*, posiblemente con 105 ejemplares construidos, que se caracterizaba por un nuevo refuerzo del armamento defen-

F8+GS, un avión del 8./KG 40 como indican las puntas de los conos de hélice y la G roja en el fuselaje. También se aprecia el voluminoso compartimento para recoger los casquillos de la MG 15 del C-Stand, en la barquilla de la panza. (BA 101/619/2655/32)

F8+GS, an 8./KG 40 aircraft as the propeller spinners and the red G on the fuselage denote. The bulky used-up cartridge case compartment of the MG 15 in C-Stand, in the belly's nacelle. (BA 101/619/2655/32)



Otro avión de una alta personalidad del III Reich, el Fw 200 C-4/U2 W.Nr. 0181 GC+SJ «Albatros III» del almirante Dönitz. El emblema del águila corresponde al F.d.F. (Goss)

Another III Reich Vip Condor, Dönitz's Fw 200 C-4/U2 W.Nr. 0181 GC+SJ «Albatros III» belonging to F.d.F. (Goss)

Página anterior abajo: El Fw 200 C-4/U2 W.Nr.0138 CE+IC del F.d.F., avión de reserva de la escuadrilla del Führer. Característica de esta versión es la pequeña torreta Fw 20 a popa y, aunque aquí no se aprecia, la góndola ventral corta. (Ott)

Fw 200 C-4/U2 W.Nr.0138 CE+IC of the F.d.F., a reserve aircraft of the Führer's squadron. Characteristical of this version, the small Fw 20 turret in the back fuselage and, although not visible here, the short ventral nacelle. (Ott)

sivo, como consecuencia de los resultados negativos de los enfrentamientos con los aviones patrulla aliados. Estaba dotado con una nueva torreta móvil HDL 151, más grande que la anterior, y dotada con un cañón MG 151 de 20 mm, armamento idéntico al de la proa de la góndola ventral. El peso máximo seguía siendo el mismo pero el peso en vacío era de 13.200 kg. La velocidad máxima del C-4 era de 330 km/h a 4.800 m, 30 km/h menos que su predecesor. Su velocidad máxima a nivel del mar era de 280 km/h y la de crucero oscilaba entre los 240 y los 270 km/h. Aunque el techo máximo era de 5.800 m, el vuelo a ese nivel producía un molesto problema de vibraciones. Con un depósito extra de combustible de 1.000 litros en la góndola, dos depósitos de 300 litros detrás de cada góndola motriz exterior y dos o tres barriles de 300 litros en el fuselaje, podía alcanzar un máximo de 18 horas de vuelo.

Los dos C-4/U1 fueron reservados como aviones de transporte personal de Hitler y de Himmler, respectivamente el W.Nr. 0137 CE+IB y el W.Nr. 0176 GC+SE. También los C-4/U2 fueron destinados a personalidades, el W.Nr. 0138 CE+IC y el W.Nr. 0181 GC+SJ, este último destinado al almirante Dönitz y bautizado «Albatross III». Estos aviones tenían una góndola ventral más corta, carente de armamento, y una torreta Fw 19 en el A-Stand. Tampoco tenían portillos para ametralladoras en los costados del fuselaje.



Buques hundidos por acción de los Fw 200 del KG 40

Nombre	TRB	Nación.	Fecha	Posición	Notas
Vandyck	13.241	GB	10.06.40	W Narvik	7+, 161 pdg.
Volante	255	GB	12.07.40	55 m SW Islandia	
Frossoula	1.282	Pa	15.07.40	240 m NW c.Finisterre	
Alpha	853	Por	15.07.40	Western Appr.	
Leola	554	Est	17.07.40	Western Appr.	
Varia	929	Sue	10.08.40	60 m SE Irlanda	0+, 36 s. Se hundió en 50°07N 14°50W. Encalló en Sheepshaven Bay 6+, 22 s. Rematado por RN en 51°20N 10°30W. Rematado por U 32 28.10.40 Se hundió en 54°48N 13°28W. 0+, 29 s. 0+, 72 s. 6+, 19 s.
Goathland	3.821	GB	25.08.40	50°21N 15°08W	
Kalliopi	5.152	Gr	17.09.40	11 m Tory Island, Irlanda	
Latymer	2.218	GB	02.10.40	51°20N 10°30W	
Empress of Britain	42.500	GB	26.10.40	70 m NW Irlanda	
Victoria	4.202	Gr	30.10.40	54°47N 13°32W	
Nalon	7.222	GB	06.11.40	53°57N 15°31W	
Vingaland	2.720	Sue	08.11.40	55°41N 18°24W	

Nombre	TRB	Nación.	Fecha	Posición	Notas
Balmore	1.925	GB	11.11.40	52°00N 17°00W	27+, 0 s.
Empire Wind	7.459	GB	13.11.40	250 m W Irlanda	
Apapa	9.333	GB	15.11.40	54°3N4 16°47W	24+, 229 s.
Nestlea	4.274	GB	18.11.40	50°38N 10°00W	0+, 39 s.
W. Hendrik	4.360	GB	03.12.40	56°26N 12°20W	5+, 30 s.
Osage	1.010	GB	18.12.40	6 m buque faro Arklow, Irlanda	0+, 21 s.
Isolda	734	Irl	19.12.40	Rosslare Bay, Irlanda	6+, 28 s. Aunque irlandés, este pequeño buque auxiliar enarbolaba bandera inglesa.
Clytoneus	6.278	GB	08.01.41	56°23N 15°28W	0+, 62 s.
Beachy	1.600	GB	11.01.41	W Irlanda	
Onoba	6.256	Hol	16.01.41	55°53 12°24	0+.
Meandros	4.581	Gr	16.01.41	55°15 11°40	0+. Rematado por escolta 20.01.41.
Heemskerk	6.516	Ho	20.01.41	W Irlanda	8+, 40 s. Rematado 21.1.41 por U 105 . 53°43 16°07
Temple Mead	4.427	GB	21.01.41	54°14N 14°30W	14+, 26 s.
Kapetan Stratis	3.574	Gr	22.01.41	54°34N 12°08W	28+, 0 s.
Lurigethan	3.564	GB	23.01.41	53°46N 16°00W	164+, 35 s. Se hundió 25.01.41
Langleegorse	4.524	GB	23.01.41	53°19N 13°11W	37+, 0 s.
Mostyn	1.859	GB	23.01.41	54°37N 15°35W	2+, 20 s.
Vespasian	1.570	Nor	23.01.41	200 m Irlanda	0+, 62 s. Rematado 24.01.41 por U 123 . 56°23 15°28.
Caerphilly Castle	275	GB	27.01.41	SW Irlanda	Pesquero
Grelrosa	4.574	GB	28.01.41	55°12N 15°41W	5+, 31 s.
Pandion	1.944	GB	29.01.41	150 m W Malin Head	Encalló en Lough Swilly 30.01.41 y se hundió.
Austvard	3.677	Nor	30.01.41	130 m W Irlanda	23+, 5.
Olympier	5.266	Bél	30.01.41	250 m W Irlanda	2º ataque 31.01.41. 8+, 19s. Se hundió en 56°04 04°11.
Rowanbank	5.159	GB	31.01.41	57°00N 16°30W	68+, 0 s.
Dione II	2.660	GB	03.02.41	55°40N 14°23W	27+, 1s. Rematado por U 93 . Se hunde en 55°50 10°30.
Calafatis	4.443	Gr	04.02.41	56°27n 13°40W	18+, 13s.
Ioannis M. Embiricos	3.734	Gr	05.02.41	55°41n 12°26W	0+. Se hundió 06.02.41 en 55°50 11°44W
Varna	1.514	GB	09.02.41	W Portugal	Se hundió 16.02.41
Jura	1.759	GB	09.02.41	35°42N 14°38W	17+, 8 s.
Britannic	2.490	GB	09.02.41	35°42N 14°38W	1+, 36 s.
Dagmar I	2.471	GB	09.02.41	35°42N 14°38W	
Tejo	967	Nor	09.02.41	W Portugal	
Elizabeth Marie	616	GB	14.02.41	95 m WSW Irlanda	
Naniwa	340	GB	16.02.41	SW Irlanda	
Gracia	5.642	GB	19.02.41	59°39N 07°24W	0+, 48 s.
Housatonic	5.559	GB	19.02.41	59°39N 07°24W	3+, 31 s. Se hundió 20.02.41
Scottish Standard	6.999	GB	21.02.41	59°09N 16°18W	5+, 39s. Rematado por U 96 . Se hunde en 59°20 16°12.
Mahanada	7.181	GB	26.02.41	54°07N 17°06W	3+, 91 s. Se hundió 27.02.41
Swinburne	4.659	GB	26.02.41	54°00N 16°58W	0+, 44s.
Llanwern	4.966	GB	26.02.41	54°07N 17°06W	27+, 12s.
Amstelland	8.156	Hol	26.02.41	54°12N 16°00W	1+, 44s. Abandonado 28.02.41 en 54°10 14°38.
Beuersplein	4.368	Hol	26.02.41	54°07N 13°17W	21+, 13s. Se hundió 27.02.41.

Nombre	TRB	Nación.	Fecha	Posición	Notas
<i>Anchises</i>	10.000	GB	27.02.41	55°14N 13°17W	0+, 44s. 2º ataque 28.02.41. Se hundió. 16+, 169s.
<i>Rydboholm</i>	3.197	Sue	27.02.41	500 m W Irlanda	Torpedeado por U 47 . Rematado por Fw 200. 0+, 28 s.
<i>Solferino</i>	2.580	Nor	27.02.41	55°02N 16°25W	3+, 29s.
<i>Benvorlich</i>	5.193	GB	19.03.41	54°48N 13°10W	1+, 30s.
<i>Beaverbrae</i>	9.956	GB	25.03.41	60°12N 09°00W	0+, 84s. Se hundió 26.03.41 en 60°01 09°46.
<i>Empire Mermaid</i>	6.381	GB	26.03.41	58°36N 10°00W	27+, 12s. Se hundió 28.03.41
<i>Nicolaou Zographia</i>	7.156	Gr	06.04.41	57°10N 12°30W	0+, 32s.
<i>Olga S.</i>	2.252	GB	06.04.41	55°48N 09°45W	1+, 30s.
<i>Dunstan</i>	5.149	GB	06.04.41	59°09N 08°22W	2+, 46s.
<i>Swedru</i>	5.379	GB	16.04.41	55°21N 12°50W	24+, 37s. Rematado por escolta 19.6.41 en 54°44 11°02.
<i>Favorit</i>	2.826	Nor	16.04.41	60°06N 08°31W	0+, 29s.
<i>Mountpark</i>	4.648	GB	26.04.41	56°17N 12°21W	6+, 35s. Se hundió en 56°15 12°09.
<i>Celte</i>	943	GB	27.04.41	NW Is. Faroes	
<i>Somerset</i>	8.700	GB	11.05.41	54°54N 16°20W	0+.
<i>Korlander</i>	1.843	GB	14.05.41	240 m W Irlanda	
<i>Statesman</i>	7.939	GB	17.05.41	56°44N 13°45W	1+, 50s.
<i>John</i>	197	GB	02.06.41	150 m W Islas Hébridias	
<i>Honestrom</i>	1.857	GB?	02.06.41	Islandia / Faeroes	Dudoso.
<i>Glen Head</i>	2.011	GB	06.06.41	100 m SW cabo San Vicente	
<i>Gunda</i>	1.770	Sue	19.06.41	37°36N 09°53W	0+, 21s. Se hundió 3m cabo Sardao.
<i>Tunisia</i>	4.337	GB	04.08.41	53°53N 18°10W	38+, 5s. Se hundió en 53°53N 19°02W.
<i>Empire Hurst</i>	2.582	GB	11.08.41	50 m SW cabo San Vicente	
<i>Walmer Castle</i>	906	GB	21.09.41	W Brest	Buque de salvamento. Rematado por una corbeta de escolta.
<i>Sarastone</i>	2.473	GB	29.10.41	37°05N 06°48W	1+, 28s.
<i>Cabo Sao Vicente</i>	269	Por	10.03.42	Frente a Cádiz	
<i>Dago</i>	1.757	GB	15.03.42	N Lisboa	
<i>Selis</i>	166	Nor	14.05.42	Eisfjord, Spitzbergen	Buque para la caza de focas.
<i>Isbjøern</i>	437	Nor	14.05.42	Eisfjord, Spitzbergen	Rompehielos.
<i>City of Christchurch</i>	6.009	GB	21.03.43	39°35N 12°46W	0+, 102s. Se hundió 22.03.43 en 38°42 10°14.
<i>Alpera</i>	1.777	GB	22.05.43	15 m W c. San Vicente, Portugal	0+, 35s.
<i>Llancarvan</i>	4.910	GB	30.05.43	2 m S c. San Vicente, Portugal	0+, 49s.
<i>Volturmo</i>	3.423	GB	23.06.43	1,5 m NW c. San Vicente, Portugal	3+, 43s. Se hundió 24.06.43.
<i>Shetland</i>	1.846	GB	23.06.43	2,5 m NW c. San Vicente, Portugal	4+, 30s.
<i>Mistletoe</i>	87	GB	08.07.43	12 m SW Islandia	
<i>California</i>	16.792	GB	11.07.43	41°15N 15°24W	72+, 696s. Rematado por HMS <i>Douglas</i> 12.07.43.
<i>Duchess of York</i>	20.021	GB	11.07.43	W Portugal	34+, 854s. Rematado por escolta en 48°18 15°24.
<i>El Argentino</i>	9.051	GB	26.07.43	39°50N 13°36W	4+, 100s.
<i>Halizones</i>	5.298	GB	27.07.43	37°22N 13°03W	1+, 28s. Se hundió 30.07.43
<i>Warfield</i>	6.070	GB	15.08.43	39°59N 12°58W	2+, 94s.
<i>Fort Babine</i>	7.135	GB	13.09.43	W Portugal	7+.
<i>El Grillo</i>	7.264	GB	10.02.44	Seydisfjord, NE Islandia	0+, 49s.

+ = muertos

s = supervivientes

pdg = prisioneros de guerra

Buques dañados por acción de los Fw 200 del KG 40

Nombre	TRB	Nación.	Fecha	Posición	Notas
<i>Delius</i>	—	GB	29.04.40	Noruega	Bou antisubmarino
<i>Loddon</i>	(pesquero)	GB	18.07.40	Western Appr.	
<i>John</i>	(pesquero)	Bél	30.07.40	35 m SW Irlanda	
<i>Svein Jarl</i>	1.908	Nor	18.08.40	105 m WNW Irlanda	
<i>Looe</i>	—	GB	19.08.40	15 m W Irlanda	<i>Royal Fleet Auxiliary</i>
<i>Tielbank</i>	5.084	GB	29.08.40	250 m WNW Irlanda	
<i>Waynegate</i>	4.260	GB	29.08.40	250 m WNW Irlanda	
<i>Baron Tweedsmouth</i>	3.357	GB	29.08.40	250 m WNW Irlanda	
<i>Phoebe</i>	(pesquero)	GB	30.08.40	68 m WSW Irlanda	
<i>Bianca</i>	(pesquero)	GB	30.08.40	68 m WSW Irlanda	
<i>Melbourne Star</i>	12.806	GB	05.09.40	200 m W Irlanda	
<i>Iwate</i>	(pesquero)	GB	06.09.40	1º ataque	
<i>Ilfracombe</i>	(pesquero)	GB	06.09.40		
<i>Wolfe</i>	—	GB	12.09.40	250 m W Irlanda	Crucero auxiliar <i>Royal Navy</i> .
<i>Coranda</i>	7.503	GB	13.09.40	60m W Escocia	
<i>Pacific Grove</i>	711	GB	23.09.40	4 m NW Irlanda	
<i>Naniwa</i>	345	GB	23.09.40	25 m SW Irlanda	
<i>Sussex</i>	11.063	NZ	30.09.40	300 m NW Irlanda	
<i>Baron Vernon</i>	3.642	GB	30.09.40	200 m SW Irlanda	
<i>Solan</i>	(pesquero)	GB	03.10.40	S Irlanda	
<i>Iwate</i>	(pesquero)	GB	03.10.40	S Irlanda	
<i>Oronsay</i>	20.043	GB	08.10.40	100 m NW Irlanda	
<i>Enchantress</i>	—	GB	11.10.40	W Is. Hébridias	Patrullero auxiliar <i>Royal Navy</i> .
<i>Starling</i>	1.320	GB	12.10.40	5 m SW Cádiz	
<i>Baltrader</i>	1.699	GB	24.10.40	150 m W Irlanda	
<i>Alfred Jones</i>	5.013	GB	27.10.40	150 m WNW Irlanda	
<i>Newlands</i>	1.556	GB	27.10.40	200 m C. Finisterre	
<i>Starstone</i>	5.702	GB	31.10.40	W Donegal, Irlanda	
<i>Windsor Castle</i>	19.141	GB	03.11.40	180 m SW Irlanda	
<i>Melrose Abbey</i>	1.908	GB	07.11.40	140 m S Irlanda	
<i>Empire Dorado</i>	5.595	GB	07.11.40		
<i>Cornish City</i>	5.000	GB	07.11.40	340 m S Irlanda	
<i>Empress of Japan</i>	26.032	GB	09.11.40	175 m W Irlanda	
<i>Iwate</i>	(pesquero)	GB	11.11.40	35 m SW Old Head, Kinsale.	2º ataque 3º ataque
<i>Fishpool</i>	4.950	GB	14.11.40	W Irlanda	
<i>Treverbyn</i>	5.281	GB	08.12.40		
<i>Bic Island</i>	3.921	GB	16.12.40		
<i>Mentor</i>	3.050	Gr	17.12.40		
<i>Tweed</i>	2.691	GB	18.12.40	Frente a Rockabill, Irlanda	
<i>Cambria</i>	3.462	GB	18.12.40	Frente a Howt Head, Irlanda	

Nombre	TRB	Nación.	Fecha	Posición	Notas
<i>Peterton</i>	5.221	GB	24.12.40		
<i>Temple Moat</i>	4.427	GB	05.01.41		
<i>Kapetan Stratis</i>	3.574	Gr	19.01.41	320 m SW Irlanda	
<i>Tregarthen</i>	5.201	GB	20.01.41	W Irlanda	
<i>Ruth I</i>	3.531	Nor	28.01.41	350 m W Islas Orcadas	
<i>Baron Renfrew</i>	3.635	GB	28.01.41	350 m W Islas Orcadas	
<i>Waziristan</i>	5.135	GB	02.02.41	W Is. Shetland	
<i>Taria</i>	10.354	GB	18.02.41	200 m NW Malin Head	
<i>D.L. Harper</i>	12.223	GB	19.02.41	W Portugal	
<i>St Rosario</i>	4.312	GB	19.02.41	W Portugal	
<i>Rosenborg</i>	1.997	GB	19.02.41	W Portugal	
<i>St Rosario</i>	4.312	GB	22.02.41	Atacado por 2ª vez	
<i>Kingston Hill</i>	7.628	GB	22.02.41		
<i>Keith</i>	3.621	GB	22.02.41		
<i>Leeds City</i>	4.758	GB	26.02.41	W Irlanda	
<i>Blankaholm</i>	2.845	Sue	.02.41	W Irlanda	
<i>Melmore Head</i>	5.273	GB	.02.41	W Irlanda	
<i>Mamura</i>	8.245	GB	19.03.41	200 m W Irlanda	
<i>Csikos</i>	3.930	GB	18.03.41	150 m W Irlanda	
<i>Josefina Thorden</i>	6.549	Fin	19.05.41	Islandia / Faeroes	
<i>City of Auckland</i>	8.336	GB	03.09.41	Suez	
	7.321	—	15.09.41	350 W Islas Hébridas	Petrolero no identificado
<i>Baron Newlands</i>	3.386	GB	29.10.41	Huelva	
<i>Lom</i>	1.268	GB	25.01.42	3 m St Ann's Head, Gales	
<i>Châteauroux</i>	4.765		03.03.43	W Portugal	
<i>L.C.I. (L) 178</i>	194	GB	18.03.43	W Portugal	Buque de desembarco
<i>City of Lancaster</i>	3.041	GB	14.06.43	W Portugal	
<i>Lalande</i>	7.453	GB	18.06.43	W Portugal	
<i>Stanhope</i>	2.337	GB	09.07.43	S c. S. Vicente, Portugal	
<i>Port Fairy</i>	8.337	GB	12.07.43	W Portugal	
<i>Sudin</i>	740	Isl	16.06.43	50 m N Islandia	
<i>Empire Brutus</i>	7.233	GB	26.07.43	W Portugal	
<i>Empire Highway</i>	5.298	GB	27.07.43	W Portugal	
<i>Empire Darwin</i>	6.765	GB	29.07.43	W Portugal	
<i>Baron Fairlie</i>	6.706	GB	15.08.43	W Portugal	
<i>Ocean Faith</i>	7.173	GB	15.08.43	W Portugal	
<i>Winchelsea</i>	1.120	GB	12.09.43	W Portugal	Destructor RN.

SI LE FALTA ALGÚN FASCÍCULO PARA COMPLETAR SU COLECCIÓN, ESTE ES EL MOMENTO DE SOLICITARLO

P.V.P. fascículos sueltos: **495** Ptas. (Más gastos de envío)*

CUPON DE PEDIDO

Deseo recibir los siguientes números atrasados de :

Nº 1 ☐ Nº 2 ☐ Nº 3 ☐ Nº 4 ☐ Nº 5 ☐ Nº 6 ☐ Nº 7 ☐ Nº 8 ☐ Nº 9 ☐ Nº 10 ☐
Nº 11 ☐ Nº 12 ☐ Nº 13 ☐ Nº 14 ☐ Nº 15 ☐ Nº 16 ☐ Nº 17 ☐ Nº 18 ☐

ENCICLOPEDIA
de la
AVIACION MILITAR
Española

Nombre:	D.N.I. o C.I.F.:
Apellidos:	Teléfono:
Domicilio:	Código Postal:
Localidad:	Provincia:

FORMAS DE PAGO

Tarjeta de crédito N.º	Caducidad tarjeta:	VISA*	4 B	6000	MASTERCARD
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Giro Postal a nombre de ALCAÑIZ FRESNO'S, S.A.					Firma:

* Excepto VISA ELECTRÓN.

*GASTOS DE ENVÍO PARA ESPAÑA

Para 1 ó 2 fascículos: **75** Ptas. y **50** Ptas. adicionales por cada fascículo que supere el número de 2
Ejemplo 10 fascículos: 75 + (50X8)=**475** Ptas.

ENCICLOPEDIA
de la
AVIACION MILITAR
Española

- ☐ Deseo suscribirme a la «ENCICLOPEDIA DE LA AVIACIÓN MILITAR ESPAÑOLA»
a partir del número inclusive
- ☐ Por un año ☐ (52 Números) (23.140 Pts.) 139,07 €
☐ Por un semestre ☐ (26 Números) (11.570 Pts.) 69,54 €

Nombre:	D.N.I. o C.I.F.:
Apellidos:	Teléfono:
Domicilio:	Código Postal:
Localidad:	Provincia:

FORMAS DE PAGO

Tarjeta de crédito N.º	Caducidad tarjeta:	VISA*	4 B	6000	MASTERCARD
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Domiciliación bancaria CC: <input type="text"/>					Firma:
<input type="checkbox"/> Giro Postal a nombre de ALCAÑIZ FRESNO'S, S.A.					



La colección de monografías **«PERFILES AERONÁUTICOS»** pretende acercar a los aficionados la historia de los aparatos más emblemáticos de la Aviación. Con un formato realmente novedoso, un despliegue fotográfico impresionante, unos perfiles difícilmente igualables... y un texto profundo, cubre con creces las expectativas de los lectores, ávidos de encontrar material escrito en español, por el que tantos años llevaban suspirando.



nº 1 40 páginas
1.300 Pts.
7.81 €



nº 2 48 páginas
1.500 Pts.
9.02 €



nº 3 48 páginas
1.500 Pts.
9.02 €

Títulos en preparación:

6º Heinkel He 115

7º Bristol «Bulldog»

8º Gloster «Gladiator»

9º De Havilland D.H.89
«Dragon Rapide»

10º Hawker «Fury»

11º Short «Sunderland»



nº 5 40 páginas
1.350 Pts.
8.11 €



C/ Cromo, P-18-19-20. Polígono Industrial San Cristóbal
Apartado de Correos nº: 2038
E-Mail: quiron@quironediciones.com

Depósito Legal: VA-359/2001

ISBN 84-87314-86-4

